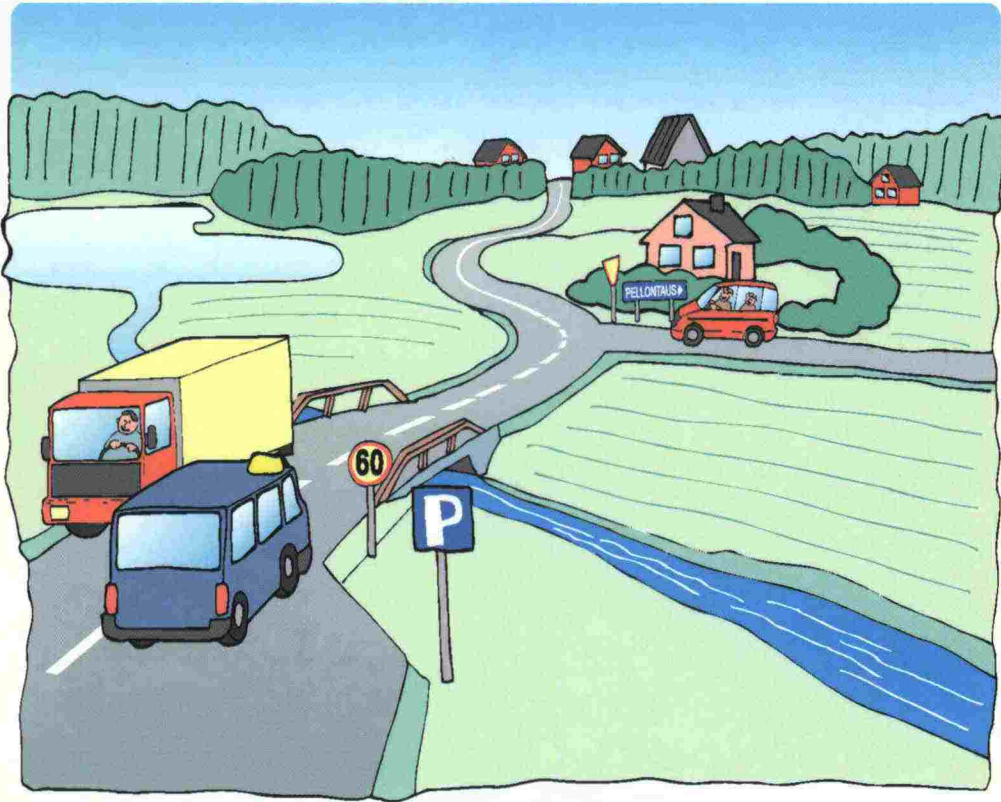


Seppo Lampinen, Anna Saarlo, Henriika Viitasaari

Maaseudun perusverkon kehittämisselvitys

Tienpidon merkitys maaseudun kehittämisessä Hämeen tiepiirin alueella

Tiehallinnon selvityksiä 43/2002



Seppo Lampinen, Anna Saarlo, Henriika Viitasaari

Maaseudun perusverkon kehittämisselvitys

Tienpidon merkitys maaseudun kehittämisessä Hämeen tiepiirin alueella

Tiehallinnon selvityksiä 43/2002

TIEHALLINTO
Hämeen tiepiiri

Tampere 2002

Kansikuva: Kauko Kyöstiö, Spatio Oy

ISSN 1457-9871

ISBN 951-726-927-7

TIEH 3200774

Edita Prima Oy
Helsinki 2002

Julkaisua myy/saatavana:
Tiehallinto, julkaisumyynti
Telefaksi 0204 22 2652
S-posti julkaisumyynti@Tiehallinto.fi
www.Tiehallinto.fi/julk2.htm

Tiehallinto
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelinvaihte 0204 2211

Seppo Lampinen, Anna Saarlo, Henriika Viitasaari: Maaseudun perusverkon kehittämisselvitys. Tampere 2002. Tiehallinto, Hämeen tiepiiri. Selvityksiä 43/2002. 84 s. + liitt. 1 s. ISSN 1457-9871, ISBN 951-726-927-7, TIEH 3200774.

Asiasanat: Aluepolitiikka, Hämeen tiepiiri, kestävä kehitys, maaseutu, seututiet, yhdystiet, tienpidon rahoitus, tienpidon suunnittelu, vaikutukset
Aiheluokka: 01, 02, 10

TIIVISTELMÄ

Selvityksessä on muodostettu käsitys siitä, millä tavoin tiepiirin painotukset muuttuisivat, jos maaseutua painottavat alueiden kehittämisen tavoitteet vaikuttaisivat nykyistä voimakkaammin tiepiirin toimintalinjoihin, ja mitä vaikutuksia tällä olisi kokonaisuutena tienpitoon Hämeen tiepiirin alueella. Vaikka selvitys koskee ensisijaisesti maaseudun perusverkkoa (seutu- ja yhdysteitä), siinä on ollut välttämätöntä sivuta myös pääteitä ja niiden rahoitusta suhteessa maaseudun perusverkkoon.

Tarkastelu perustuu alueiden kehittämiseen ja tienpitoon liittyvään lainsäädäntöön ja linjauksiin, tienpitoa koskeviin strategioihin ja ohjelmiin sekä asiaa käsitteleviin selvityksiin. Hämeen tiepiirin aluetta sekä maaseudun perusverkon ominaisuuksia ja kehittämistarpeita on analysoitu maakunnan liittojen tavoitteiden ja linjausten sekä selvityksen yhteydessä tehdyn kyselyn avulla. Työn lähtökohtana ovat olleet perustienpidon nykyiset sekä toiminta- ja taloussuunnitelmissa määritellyt nykyisentasoiset resurssit.

Johtopäätöksissä käsitellään tienpidon roolia alueiden kehittämisessä, maaseudun perusverkkoon kohdistuvia odotuksia Hämeen tiepiirissä, Hämeen tiepiirin nykyisten linjausten vaikutuksia alueiden kehittämisen näkökulmasta sekä resurssien "nollasummapeliä", toisin sanoen tarpeita ja mahdollisuuksia siirtää tienpidon resursseja tieverkon eri osien ja tienpidon eri toimien kesken.

Selvityksen keskeiset tulokset voidaan tiivistää seuraavaan kuuteen kohtaan:

1. Maaseutua painottavat alueiden kehittämisen tavoitteet ja linjaukset perustelvat tarvetta siirtää resursseja laajennus- ja uusinvestointeista maaseudun perusverkon ylläpito- ja korvausinvestointeihin tieverkon kunnon parantamiseksi.
2. Hämeen tiepiirin liikkumavara tienpidon tuoteryhmittäin tarkasteltuna on melko vähäinen. Vaikka suhteelliset muutokset voivatkin tuoteryhmittäin olla huomattavia, absoluuttiset muutokset ovat alhaisesta investointitasosta johtuen melko vähäisiä. Vähennyksessä on kyse 4-5 miljoonasta eurosta; laajennus- ja uusinvestointien nykyinen taso on runsaat 10 miljoonaa euroa vuodessa.
3. Pääteiden laajennus- ja uusinvestointien vähennykset kohdistuisivat ensisijaisesti pääteiden ohituskaistojen rakentamiseen ja ympäristöinvestointeihin.
4. Työssäkäyntialueiden toimivuutta sekä maaseudun ja kaupunkien välistä vuorovaikutusta painottavat alueiden kehittämisen tavoitteet edellyttäisivät, että myös kaupunkien läheisen maaseudun investointitarpeet voitaisiin ottaa huomioon.
5. Tieverkon kuntoa parantavat toimenpiteet kohdistuvat sekä kaupunkien läheiselle että muulle maaseudulle. Ylläpito- ja korvausinvestointeja ohjelmoitaessa joudutaan tekemään valintoja mm. päällysteiden, siltojen ja kelirikkokorjausten kesken.
6. Tieverkon hoidon linjauksissa ei ole todettu alueiden kehittämisen näkökulmasta muutostarpeita.

Selvitys osoittaa, että perustienpidon resursseja tulisi siirtää laajennus- ja uusinvestointeista maaseudun perusverkon kunnosta huolehtiviin ylläpito- ja korvausinvestointeihin. Vastaava vähennys kohdistuisi päätieverkon laajennus- ja uusinvestointeihin.

Seppo Lampinen, Anna Saarlo, Henriika Viitasaari: Utredning om att utveckla basvägnätet på landsbygden. Vaghållningens betydelse för utvecklingen av landsbygden inom Tavastlands vägdistrikt. Tammerfors 2002. Vägförvaltningen, Tavastlands vägdistrikt. Publikationer 43/2002. 84 s. + bilagor. 1 s. ISSN 1457-9871, ISBN 951-726-927-7, TIEH 3200774.

Nyckelord: Regionalpolitik, Tavastlands vägdistrikt, hållbar utveckling, landsbygd, regionvägar, förbindelsevägar, vaghållningsfinansiering, vaghållningsplanering, effekter

Ämnesklass: 01, 02, 10

SAMMANFATTNING

Man har i utredningen bildat sig en uppfattning om hur vägdistriktets prioriteringar skulle ändras, om de mål för att utveckla regionerna som betonar landsbygden skulle inverka mera än i detta nu på vägdistriktets riktlinjer, och vilka effekter detta som helhet skulle ha på vaghållningen inom Tavastlands vägdistrikt. Även om utredningen främst gäller basvägnätet (region- och förbindelsevägar) på landsbygden har man varit tvungen att tangera också huvudvägarna och deras finansiering i förhållande till basvägnätet på landsbygden.

Granskningen baserar sig på lagstiftningen och riktlinjerna i anknytning till vaghållningen och utvecklingen av regionerna, vaghållningsstrategierna och -programmen samt de utredningar som behandlar dessa frågor. Tavastlands vägdistrikt samt egenskaperna och utvecklingsbehoven hos basvägnätet på landsbygden har analyserats med hjälp av en enkät som gjordes i samband med landskapsförbundens mål och riktlinjer samt själva utredningen. Utgångspunkten för arbetet var de nuvarande basvaghållningsresurserna samt de resurser som bestämts i finansieringsplanen.

I slutsatserna behandlas vaghållningens roll för utvecklingen av regionerna, vilka förväntningar som ställs på basvägnätet på landsbygden, vilka effekter Tavastlands vägdistrikts nuvarande riktlinjer har med tanke på utvecklingen av regionerna samt resursernas "nollsummaspel", dvs. behov och möjligheter att överföra vaghållningsresurser mellan olika delar av vägnätet och olika vaghållningsåtgärder.

De centrala resultaten av utredningen kan sammanfattas i följande sex punkter:

1. Behovet att överföra resurser från utbyggnads- och nyinvesteringar till underhåll och ersättande investeringar inom basvägnätet på landsbygden för att förbättra vägnätets skick motiveras av målen och riktlinjerna för den utveckling av regionerna som betonar landsbygden.
2. Tavastlands vägdistrikt har litet spelrum om man granskar vaghållningen enligt produktgrupp. Även om de relativa förändringarna kan vara betydande enligt produktgrupp, är de absoluta förändringarna ganska små, speciellt i fråga om utbyggnads- och nyinvesteringarna. I fråga om minskningen talar vi om 4–5 miljoner euro; utbyggnads- och nyinvesteringarna uppgår i detta nu till drygt 10 miljoner euro per år.
3. Minskningarna av utbyggnads- och nyinvesteringarna på huvudvägarna skulle främst gälla byggandet av omkörningskörfält och miljöinvesteringar.
4. De mål för att utveckla regionerna som betonar funktionsdugligheten i pendlingsregionerna samt växelverkan mellan landsbygden och städerna förutsätter, att också investeringsbehov kan beaktas.
5. Åtgärderna för att förbättra vägnätets skick riktas både till landsbygden nära städerna och den övriga landsbygden. Vid programmeringen av underhåll och ersättande investeringar är man tvungen att välja mellan bl.a. beläggningar, broar och reparation av tjälskador.
6. Vad gäller riktlinjerna för drift av vägnätet har man inte kunnat konstatera några ändringsbehov med tanke på utvecklingen av regionerna.

Utredningen visar, att basvaghållningsresurser borde överföras från utbyggnads- och nyinvesteringar till underhåll och ersättande investeringar som tar hand om basvägnätet på landsbygden. Motsvarande minskning skulle rikta sig till utbyggnads- och nyinvesteringarna på huvudvägnätet.

Seppo Lampinen, Anna Saarlo, Henrika Viitasaari: Basic rural network development survey. The significance of road maintenance in rural development in the area of the Häme Road District. Tampere 2002 Finnish National Road Administration, Häme Road District. Publications 43/2002. 84 p. + app. 1 p. ISSN 1457-9871, ISBN 951-726-927-7, TIEH 3200774.

Keywords: Regional policy, Häme Road District, sustainable development, rural areas, regional roads, connecting roads, funding, planning of road management, effects
Subject classification: 01,02,10

ABSTRACT

The survey has produced a conception of how the emphases of the road district would change if the goals of developing regions emphasising rural areas had a greater effect than at present on the operational lines of the Road District, and what the effects as a whole would be on road maintenance in the area of Häme Road District. Although the survey is primarily concerned with the basic rural network (regional roads and connecting roads), a brief consideration of main roads and their funding in relation to the basic rural network was indispensable.

The examination is based on the legislation and guidelines for regional development and road maintenance, on road maintenance strategies and programmes and on surveys addressing the subject. The characteristics of the area of Häme Road District and its development needs were analysed with the help of the objectives and guidelines of the regional councils and of a questionnaire implemented in connection with the survey. The work proceeded from the present basic maintenance resources and the present-level resources defined in the action and financial plan.

The conclusions concern the role of road maintenance in regional development, the expectations on the basic rural road network in Häme Road District, the effects of the Häme Road District's present guidelines from the perspective of regional development and the need for allocation of current resources, in other words the necessity and prospects for transferring road maintenance resources between various parts of the road network and the various functions of road maintenance.

The main findings of the survey can be condensed into the following six points:

1. The development objectives and guidelines emphasising the rural areas justify the need to transfer resources from expansion and new investments to the maintenance and to replacement investments of the basic rural road network to upgrade the condition of the road network.
2. Seen from the perspective of product group the Häme Road District has little room to manoeuvre. Although relative changes may be considerable by product group, absolute changes are fairly few, especially in the already low expansion and new investment fields. The reduction is in the order of 4 - 5 million Euro; the present level of expansion and new investments is over 10 million Euro per year.
3. Reductions in expansion and new investments for main roads are primarily targeted at the construction of road lanes for overtaking and environmental investments.
4. The regional development objectives, which stress the functionality of the commuter areas and the interaction between rural and urban areas would require that investment needs could be taken into consideration.
5. Measures to improve the condition of the road network are targeted at both areas near the cities and elsewhere in the rural areas. Prioritisation between road improvement, bridges and repairs after winter etc. has to be accomplished when programming maintenance and compensatory investments.
6. The guidelines for the maintenance of the road network do not stipulate needs for change from the perspective of regional development.

The survey indicates that basic maintenance resources should be transferred from expansion and new investments to upkeep and replacement investments to ensure the condition of the basic rural network. The corresponding reduction would affect expansion and new investments in main roads.

ESIPUHE

Alueet kehittyvät useiden eri tekijöiden yhteisvaikutuksen tuloksena. Aluepolitiikan lähtökohtana on niin alueiden omien voimavaroihin perustuvat kehittäminen kuin alueiden kehittyneisyyserojen vähentäminen. Alueiden kehittämisen hallinnollisen puitteet ovat kehittyneet voimakkaasti viime vuosina, esimerkiksi vuoden 2003 alussa tulee voimaan kokonaan uusittu alueiden kehittämislaki.

Tiehallinnon on tunnettava toimintansa yhteiskunnalliset vaikutukset. Tässä maaseudun perusverkon kehittämisselvityksessä on tutkittu tienpidon roolia alueiden kehittämisessä erityisesti maaseutualueita palvelevien seutu- ja yhdysteiden osalta. Työn tuloksena on saatu arvio siitä, miten tiepiirin painotukset muuttuisivat, jos maaseutua painottavat valtakunnalliset alueellisen kehittämisen tavoitteet vaikuttaisivat nykyistä voimakkaammin tiepiirin toimintalinjoihin. Tuloksia käytetään hyväksi Hämeen tiepiirin toiminnan suunnittelussa sekä pitkällä aikavälillä että akuutimpienkin toimenpiteiden tarvetta arvioitaessa.

Selvityksen laatiminen on osaltaan ollut Hämeen tiepiirin ja sen alueen kolmen maakunnan liiton yhteistyön kehittämistä, joka antaa entistä enemmän painoarvoa liittojen näkemyksille Tiehallinnon toiminnassa.

Selvityksen valmistelua on ohjannut työryhmä, jonka puheenjohtajana on toiminut erikoissuunnittelija Jarmo Joutsensaari Hämeen tiepiiristä. Työryhmän jäseninä ovat toimineet suunnitteluinsinööri Jouko Aaltonen Pirkanmaan liitosta, maakuntainsinööri Erkki Rope Päijät-Hämeen liitosta, erityisasiantuntija Harry Tast Hämeen liitosta ja suunnittelupäällikkö Tenho Aarnikko Hämeen tiepiiristä. Selvitystyön yhteydessä on kuultu asiantuntijoina myös esikuntapäällikkö Matti Höyssää, rahoitussuunnittelija Risto Mäkeä ja tieinsinööri Juha Sammallahtea Hämeen tiepiiristä. Selvitystä on esitelty luonnosvaiheessa Kanta- ja Päijät-Hämeen sekä Pirkanmaan keskeisille maaseudun kehittäjille erillisessä seminaarissa.

Työstä ovat vastanneet YY-Optima Oy:ssä DI Seppo Lampinen ja FM Anna Saarlo sekä Insinööritoimisto Liidea Oy:ssä DI Henriika Viitasaari.

Tampere, lokakuu 2002

Tiehallinto
Hämeen tiepiiri

Sisältö

1	JOHDANTO	12
2	ALUEIDEN KEHITTÄMINEN JA TIENPITO	14
2.1	Alueiden kehittäminen	14
2.1.1	Alueiden kehittämisen perusteet	14
2.1.2	Alueiden kehittämisestä koskeva lainsäädäntö	15
2.1.3	Alueiden kehittämistä koskevia päätöksiä ja kannanottoja	18
2.2	Tienpidon ohjaus alueiden kehittämisen näkökulmasta	21
2.2.1	Lainsäädäntö	21
2.2.2	Valtioneuvoston päätökset ja selonteot	22
2.2.3	Strategiat ja suunnitelmat	23
2.3	Maaseudun liikenneinfrastruktuuri ja liikenne	26
2.3.1	Maaseudun tieverkko	26
2.3.2	Toimintaympäristön muutos	26
2.3.3	Tienpidon alueellista tasa-arvoa koskevia selvityksiä	28
2.4	Liikenne- ja viestintäministeriön peruspalvelutasotyöryhmä	30
2.5	Infrastruktuurin kehittäminen osana alueiden kehittämistä	30
3	HÄMEEN TIEPIIRIN ALUE	32
3.1	Alueellisen kehityksen piirteitä	32
3.1.1	Väestö	32
3.1.2	Tuotantotoiminta ja työpaikat	36
3.2	Kyläverkko	38
4	HÄMEEN TIEPIIRIN MAASEUDUN PERUSVERKON OMINAISUUDET	40
4.1	Seudullisen perusverkon laajuus ja liikennemäärät	40
4.2	Tavarakuljetukset perusverkolla	42
4.2.1	Puutavarakuljetukset	42
4.2.2	Maitokuljetukset	44
4.2.3	Muut kuljetukset	44
4.3	Henkilökuljetukset perusverkolla	45
4.3.1	Matkailu	45
4.3.2	Lakisääteiset kuljetukset	46
4.3.3	Muu julkinen liikenne	48
4.4	Perusverkon kunto, hoito ja ylläpito	49
4.4.1	Kunto	49
4.4.2	Hoito- ja ylläpito	53

5 HÄMEEN TIEPIIRIN MAASEUDUN PERUSVERKON KEHITTÄMISTARPEET	54
5.1 Maakuntien tavoitteet ja painotukset	54
5.2 Muut alueen sisältä nousevat kehittämistarpeet	56
5.2.1 Alempiasteisen tieverkon merkityksestä	56
5.2.2 Teollisuuden kuljetukset	57
5.2.3 Matkailu	57
5.2.4 Yhteydenpito	58
5.2.5 Tiestön kunto	58
5.2.6 Hoito ja ylläpito	58
5.2.7 Muita asioita	59
5.3 Hämeen tiepiirin tavoitteet ja linjaukset	59
5.3.1 Hämeen tiepiirin toimintalinjat v. 2015 (2001)	59
5.3.2 Hämeen tiepiirin TTS 2002-2006 (2002)	60
6 TIENPIDON RESURSSIT HÄMEEN TIEPIIRISSÄ	62
6.1 Tienpidon resurssit tuoteryhmittäin	62
6.1.1 Tarkastelun lähtökohdat	62
6.1.2 Tienpidon toimenpiteet ja rahoitus maaseudun perusverkolla	63
6.2 Tienpidon linjaukset ja TTS-kauden rahoitus	65
6.2.1 Hämeen tiepiirin TTS 2002-2006	65
6.2.2 Tiehallinnon (valtakunnallinen) TTS 2003-2006	66
6.2.3 Tienpidon painotukset vuoden 2003 valtion talousarvion perusteluissa	67
6.3 Resurssien kohdentamisen tarkasteluun liittyviä ongelmia	67
6.4 Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus tienpidon tavoitteena	68
6.4.1 Tausta	68
6.4.2 Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus liikennejärjestelmän ja tienpidon tavoitteissa	68
6.4.3 Mitkä kustannukset ja hyödyt sisältyvät (liikennehankkeiden) kustannus-hyötyanalyysiin?	69
6.4.4 Kustannus-hyötyanalyysi alueiden kehittämisen näkökulmasta	70
7 JOHTOPÄÄTÖKSET	71
7.1 Tienpidon rooli alueiden kehittämisessä	71
7.1.1 Alueiden kehittämisen keskeiset tavoitteet	71
7.1.2 Tienpidon painotukset alueiden kehittämisen näkökulmasta	71
7.1.3 Tienpidon mahdollisuudet tukea alueiden kehittämisen tavoitteita	72
7.1.4 Infrastruktuurin kehittäminen osana alueiden kehittämistä	73

7.2	Maaseudun perusverkkoon kohdistuvia odotuksia Hämeen tiepiirissä	74
7.3	Hämeen tiepiirin nykyisten linjausten vaikutuksia alueiden kehittämisen näkökulmasta	74
7.4	Resurssien "nollasummapeli"	76
7.4.1	Lähtökohdat	76
7.4.2	Toimintalinjojen muutosmahdollisuuksien arviointi	77
8	HÄMEEN TIEPIIRIN TIENPIDON LINJAUSTEN MUUTOSTARPEET	79
	KIRJALLISUUS	81
	LIITE	83

1 JOHDANTO

Tienpidolle on asetettu erilaisia tavoitteita ja velvoitteita, jotka painottavat eri näkökulmista tieverkon hoitoa, ylläpitoa ja kehittämistä. Kysymys ei ole vain päätieverkon suhteesta alemmanasteiseen verkkoon tai kaupunkiseutujen suhteesta haja-asutusalueisiin, vaan myös tienpidon eri tuotteiden keskinäisistä painotuksista tieverkon eri osilla ja maan eri osissa.

Tämän selvityksen tarkoitus voidaan tiivistää seuraavaan kysymykseen: **Miten Hämeen tiepiirin toimintalinjat muuttuisivat, jos alueiden kehittämisen tavoitteet vaikuttaisivat nykyistä voimakkaammin tiepiiriin linjauksiin?**

Maaseudun perusverkon kehittämisselvityksen keskeisenä haasteena on ollut selvittää alemmanasteisen tieverkon kehittämisen ja tienpidon muiden toimenpiteiden suhdetta alueellisen kehityksen tavoitteisiin ja alueellisen kehityksen tavoitteiden suhdetta tienpidolle asetettuihin tavoitteisiin. Näiden tarkastelujen sekä Hämeen tiepiirin maaseudun perusverkkoa koskevien tarkastelujen ja kyselyjen perusteella työssä on muodostettu käsitys siitä, millä tavoin tiepiirin painotukset muuttuisivat, jos alueellisen kehittämisen tavoitteet vaikuttaisivat nykyistä voimakkaammin tiepiirin toimintalinjoihin, ja mitä vaikutuksia tällä olisi kokonaisuutena tienpitoon Hämeen tiepiirin alueella.

Maaseudun perusverkolla tarkoitetaan tässä selvityksessä toiminnallisen luokituksen mukaisia seutu- ja yhdysteitä eli seudullista perusverkkoa.

Tarkastelu perustuu toisaalta alueiden kehittämiseen ja tienpitoon liittyvään lainsäädäntöön ja linjauksiin, tienpitoa koskeviin strategioihin ja ohjelmiin sekä asiaa käsitteleviin selvityksiin (luku 2), ja toisaalta Hämeen tiepiirin alueeseen (luku 3) sekä maaseudun perusverkon ominaisuuksiin ja kehittämistarpeisiin (luvut 4-5), joita on analysoitu maakunnan liittojen tavoitteiden ja linjausten sekä selvityksen yhteydessä tehdyn kyselyn avulla.

Työn lähtökohtana ovat olleet tienpidon nykyiset sekä toiminta- ja taloussuunnitelmissa määritellyt resurssit (luku 6). Selvityksessä on tarkasteltu vain perustienpidon rahoitusta, ei eduskunnan erillisellä päätöksellä toteutettavia hankkeita, ns. kehittämisinvestointeja.

Selvityksen johtopäätökset esitetään luvussa 7. Siinä käsitellään tienpidon roolia alueiden kehittämisessä, maaseudun perusverkkoon kohdistuvia odotuksia Hämeen tiepiirissä, Hämeen tiepiirin nykyisten linjausten vaikutuksia alueiden kehittämisen näkökulmasta sekä resurssien "nollasummapeliä", toisin sanoen tarpeita ja mahdollisuuksia siirtää tienpidon resursseja tieverkon eri osien ja tienpidon eri toimien kesken.

Alueiden kehittämisen ja tienpidon tavoitteiden välisiä yhteyksiä on analysoitu suunnittelutasoittain strategisesta suunnittelusta aina maaseudun perusverkon roolin ja merkityksen tunnistamiseen alueiden kehittämisessä. Näitä yhteyksiä on kuvattu selvityksen liitteenä olevassa kaaviossa.

Luvussa 8 esitetään vastaukset edellä esitettyyn peruskysymykseen, eli miten Hämeen tiepiirin toimintalinjat muuttuisivat, jos alueiden kehittämisen tavoitteet vaikuttaisivat nykyistä voimakkaammin tiepiiriin linjauksiin.

2 ALUEIDEN KEHITTÄMINEN JA TIENPITO

Seuraavassa esitellään maaseudun perusverkon näkökulmasta alueiden kehittämiseen ja tienpitoon liittyvää lainsäädäntöä ja muita säädöksiä ja kannanottoja, tienpitoa koskevia strategioita ja ohjelmia sekä asiaa käsitteleviä selvityksiä. Luku 2 ei sisällä kannanottoja alueiden kehittämisen ja tienpidon välisestä suhteesta. Johtopäätöksiä käsitellään luvussa 7.

Tienpitoon vaikuttavat keskeiset strategiset linjaukset määritellään Tiehallinnon strategioissa ja ohjelmissa sekä maakuntakaavassa ja maakuntaohjelmissa. Hämeen tiepiirin alueen maakuntien linjauksia ja painotuksia käsitellään luvussa 5.1 ja Hämeen tiepiirin strategisia linjauksia luvussa 5.4.

Tarkastelu perustuu ensisijaisesti hallituksen esitykseen aluekehityslain uudistamiseksi (HE 55/2002), aluekehityslainuudistusta valmistelleen työryhmän mietintöön (ALUS-mietintö¹), voimassaolevaan lainsäädäntöön, valtioneuvoston päätöksiin, ohjelmiin ja selontekoihin sekä eräisiin alueellista tasaa-arvoa ja tienpitoa käsitteleviin selvityksiin.

2.1 Alueiden kehittäminen

2.1.1 Alueiden kehittämisen perusteet

Aluepolitiikan suurin haaste Suomessa on eri alueiden kilpailukyvyn turvaaminen, jolla luodaan edellytykset maan kaikkien osien kehittymiselle. (ALUS-mietintö)

Alueellisen kehittämistoiminnan kohteena on koko maa (HE 55/2002). Alueiden kehittämisen keskeisiä elementtejä ovat osaamiskeskusohjelma, aluekeskusohjelma (kaupunkipolitiikka) ja maaseutuohjelma.

Erilaisten kehittyvien keskusten verkosto sekä maaseudun toimintakyvyn turvaaminen ovat keskeisiä alueiden kilpailukyvyn kannalta. Keskukset ovat alueellisen kehityksen moottoreita ja niillä on omat vetovoimatekijänsä. Keskusten ja niiden vaikutusalueiden vuorovaikutus lisääntyy kasvavan asiointi- ja työmatkaliikenteen sekä vapaa-ajan asuntojen ympärivuotisen käytön laajetessa. Keskusten kasvun tulisi heijastua ympäristöön ja tukea kokoa alueen hyvinvoinnin kehitystä. (ALUS-mietintö)

Rakennemuutosta ei erityisin toimenpitein ole syytä hidastaa, vaan siihen tulisi pyrkiä vaikuttamaan niin, että aktiivisesti kehitettäisiin maan eri osissa kilpailukykyistä ja muutoksiin sopeutuvaa aluerakennetta. Alueiden kehittämisessä keskeisenä tavoitteena tulisi olla maan eri osien kehityserojen vä-

¹ ALUS-mietintö = Alueiden kehittäminen. ALUS-lakityöryhmän mietintö. Alueiden kehittämisestä säädetyn lain ja asetuksen uudistamista valmistellut työryhmä. Aluekehitysosaston julkaisu 2/2002. Sisäasiainministeriö. 12.2.2002.

hentäminen. Mikään alue ei saisi pysyvästi jäädä jälkeen tai taantua verrattuna koko maan kehitykseen (ALUS-mietintö).

OECD:n ensimmäisessä aluepoliittisessa vuosikatsauksessa on esitetty aluepolitiikan uusia lähestymistapoja, jotka voidaan tiivistetysti esittää seuraavasti (perustuu ALUS-mietinnön lukuun 2.3 Aluepolitiikan uusia lähestymistapoja):

1. Aluepolitiikka ei kohdistu vain heikoimmille alueille vaan koko maahan.
2. Tavoitteena on varmistaa kaikkien alueiden kyky hyödyntää luontaisia kehittämismahdollisuuksiaan. [...]
3. Päämääränä ei ole lakkauttaa kaikkia aluetukia. Köyhimille alueille annetaan yhä erilaisia tukia, korvauksia ja tulontasauksia. Perusinfrastrukturi, palvelujen saatavuus ja nykyaikaiset tieto- ja liikenneyhetydet taataan kaikille alueille, mutta ei ylläpidetä samanlaista infrastruktuuria, vaan luodaan suotuisa ympäristö yritystoiminnalle. Alueellinen infrastruktuuripolitiikka perustuu alueiden tyypittelyyn.
4. Aineeton infrastruktuuri on keskeinen alueiden kilpailuaseman kannalta.
5. Tärkeä uuden aluepolitiikan lähtökohta on myös hallintojärjestelmä. Kansallisen politiikan tulee sopia yhteen alueiden ja paikallisen politiikan kanssa.

2.1.2 Alueiden kehittämisestä koskeva lainsäädäntö

Alueiden kehittämislaki (602/2002)

Vuoden 2003 alussa tulee voimaan uusi alueiden kehittämislaki, joka korvaa lain alueiden kehittämisestä vuodelta 1993. Aluekehityslain uudistamisen keskeiset periaatteet ovat lakia valmistelleen työryhmän mietinnön mukaan seuraavat:

- Alueiden kehittämisen järjestelmää selkeytetään.
- Alueiden kehittämistä varten asetetaan laissa tavoitteet, jotka valtioneuvosto tarkentaa.
- Ministeriöiden tehtävät ja vastuut alueiden kehittämisessä määritellään.
- Luodaan menettely maakuntien tavoitteiden huomioon ottamiseksi alueiden kehittämistoimien toteuttamisessa.
- Valtion toimet alueiden kehittämiseksi määritellään osana valtion toiminnan ja talouden suunnittelua.
- Alueiden kehittämiseen käytettävä valtionrahoitus määritellään.
- Aluepolitiikan tehostamistoimet valmistellaan osana ministeriöiden ja maakuntien suunnittelua.

Lain tavoitteena on luoda edellytyksiä alueiden kilpailukyvn ja hyvinvoinnin takaavalle osaamiseen ja kestävään kehitykseen perustuvalla taloudelliselle kasvulle, elinkeinotoiminnan kehitykselle sekä työllisyyden parantamiselle. Lisäksi tavoitteena on vähentää alueiden kehittyneisyyseroja ja parantaa väestön elinolosuhteita sekä edistää alueiden tasapainoista kehittämistä. Lain tavoitteita toteutettaessa otetaan huomioon alueiden erilaiset väestö-,

elinkeino- ja aluerakenteen kehittämismahdollisuudet ja -tarpeet. Lisäksi otetaan huomioon Euroopan yhteisön alue- ja rakennepolitiikan tavoitteet.

Alueiden kehittäminen perustuu uuden lain mukaan kuten nykyisinkin määräaikaisiin ohjelmiin. Vastuu alueiden kehittämisestä on kunnilla ja valtiolla. Aluekehittämisviranomaisena toimii maakunnan liitto.

Alueitasolla poliittinen ohjaus toteutuu maakuntien liittojen valtuustojen hyväksyessä maakuntaohjelmat. Lain 10 §:n mukaan maakuntaohjelma valmistellaan yhteistyössä valtion viranomaisten, kuntien ja alueiden kehittämiseen osallistuvien yhteisöjen ja järjestöjen sekä muiden vastaavien tahojen kanssa. Maakuntaohjelma laaditaan kunnanvaltuuston toimikausittain neljäksi vuodeksi. Valtion viranomaiset ottavat toiminnassaan huomioon maakuntaohjelmat, edistävät niiden toteuttamista ja arvioivat toimenpiteidensä vaikutuksia.

Maakuntaohjelmaa laadittaessa tulee ottaa huomioon valtakunnalliset alueiden kehittämistä koskevat tavoitteet, hallinnonalojen alueiden kehittämistä koskevat tavoitteet ja toimenpiteet ja maakunnan alueeseen liittyvät muut ohjelmat.

Maakuntaohjelma vastaa nykyistä alueellista kehittämisohjelmaa. Maakuntaohjelma sisältää myös rahoitussuunnitelman.

Lain mukaisia ohjelmia varten voidaan lisäksi tarpeen mukaan nimetä yhteistyöryhmiä, joiden tehtävänä on ohjelmien valmistelu, yhteensovitus ja arviointi. Niiden kokoonpanossa voidaan ottaa huomioon ohjelmatyön kannalta tärkeiden asiantuntija- ja tutkimusorganisaatioiden edustus, mikä edesauttaa ohjelman tavoitteiden toteutumista ja eri tahojen sitoutumista ohjelmatyöhön.

Uuden lain mukaan valtioneuvosto hyväksyy valtakunnalliset alueiden kehittämistä koskevat tavoitteet. Niiden tarkoituksena on tarkentaa lain tavoitteita ja osoittaa aluekehityksen kannalta tärkeitä painopisteitä. Lisäksi tavoitteiden tarkoituksena on ohjata alueilla laadittavia maakuntaohjelmia ja keskushallinnossa eri hallinnonaloilla laadittavaa alueiden kehittämistä koskevaa suunnittelua.

Kukin ministeriö määrittelee alueiden kehittämisen tavoitteet ja toimenpiteet sekä periaatteet toimenpiteiden alueellisesta kohdentamisesta ja rahoituksesta hallinnonalallaan. Määrittely tehdään eduskunnan nelivuotiskaudeksi ottaen huomioon hallitusohjelmassa sekä valtioneuvoston päätöksessä alueiden kehittämiseksi esitetyt valtakunnalliset tavoitteet ja painotukset sekä maakuntaohjelmat.

Alueiden kehittämisen tavoitteiden määrittely koskee periaatteessa kaikkia ministeriöitä. Alueiden kehittämisprosessien kannalta olennaisia hallinnonaloja ovat lakia valmistelleen työryhmän mietinnön mukaan mm. liikenne- ja viestintäministeriö. Tarkastelu voidaan sisällyttää jo laadittaviin suunnitelmiin ja ohjelmiin tai laatia erillinen asiakirja, joka kuuluu osana hallinnonalan muuhun suunnitteluun.

Rahoitus määritellään alueittain siltä osin kuin se on mahdollista. Alueella tarkoitetaan maakuntaa. ALUS-mietinnön mukaan liikenneinfrastruktuurin rahoitusta ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista kohdentaa maakunnittain.

Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen uudessa aluekehityslaissa

ALUS-mietinnön mukaan aluepoliittiset kysymykset ja alueiden kehitys ovat sisäänrakennettuina liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminnassa. Hallinnonalan toimenpiteiden vaikutukset aluekehitykseen ovat usein välillisiä.

Mietinnön mukaan liikenneverkkojen ja -palvelujen taso toteutetaan niin, että ne luovat hyvät edellytykset asumiselle ja elinkeinotoiminnalle maan eri alueilla. Liikennesektori myötävaikuttaa kestäväen ja tasapainoisen aluerakenteen kehittämiseen ja tukee alueiden omaehtoista kehittämistä.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan alueiden kehittämistoimet ja niiden rahoitus on jaettu kolmeen ryhmään (ALUS-mietintö):

1. [Tietoliikenneinfrastruktuuri]
2. Kattava, hyvän päivittäisen liikennöitävyyden tarjoava liikenneinfrastruktuuri (tie-, katu- ja rataverkko, vesiväylät, jäänmurtotoiminta sekä satamien ja lentoasemien verkko) sekä niihin linkittyvät liikenteen palvelut ovat yksi perusedellytyksistä maan tasapainoiselle kehitykselle.
[...]
3. [Julkisen liikenteen palvelut]

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla suunnittelu tapahtuu virastojen ja laitosten kanssa. Ministeriö valmistelee omaa talousarvioehdotustaan laitosten ja virastojen budjettiehdotusten perusteella keväällä. Samaan aikaan toukokuussa sovitaan virastojen kanssa käytävissä tulosneuvotteluissa niiden seuraavan vuoden tulostavoitteista ja varoista. Lopulliset virastojen tulostavoitteet vahvistetaan valtion talousarvion vahvistamisen yhteydessä viimeistään joulukuussa. Virastot päättävät itse määrärahojen alueellisesta kohdentamisesta sen mukaan, kuin niistä on viraston sisäisissä tulosneuvotteluissa edellisenä syksynä sovittu.

Liikenneinfrastruktuurin ylläpidossa ja kehittämisessä noudatetaan koko maassa yhtenäisiä periaatteita ja yhtenäisiä laatuvaatimuksia. Kuitenkin yhteisiä periaatteita sovelletaan alueellisten ja paikallisten tarpeiden ja olosuhteiden mukaan. Perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisesta vastaavat väylävirastot valtion talousarviossa esitettyjen periaatteiden sekä liikenne- ja viestintäministeriön niille asettamien tulostavoitteiden mukaisesti. Kehittämishankkeista päättää eduskunta hyväksyessään valtion talousarvion.

Maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999)

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan maakunnan suunnitteluun kuuluvat maakuntasuunnitelma, maakuntakaava ja maakuntaohjelma. Laissa ei aseteta maakuntasuunnitelmalle sisältövaatimuksia, laatimisvelvoitteita tai oikeusvaikutuksia. Ympäristöministeriön työryhmän näkemyksen mukaan maakuntasuunnitelma on maakunnan liiton johdolla valmisteltu pitkän aikavälin strateginen asiakirja. Siinä määritellään yhteistyössä alueen eri toimijoiden kanssa maakunnan kehityksen pitkän tähtäimen tavoitteet ja strategiat niiden toteuttamiseksi.

Maakunnan suunnittelun välineillä on omat tehtävänsä, ja ne täydentävät toisiaan. Maakuntasuunnitelman, maakuntakaavan ja maakuntaohjelman sisältö kytkeytyy toisiinsa, mutta ne ovat kuitenkin itsenäisiä asiakirjoja.

Maakunnan suunnittelussa otetaan huomioon valtakunnalliset tavoitteet so- vittaen ne yhteen alueiden käyttöön liittyvien maakunnallisten ja paikallisten tavoitteiden kanssa. (4. luku 25§ maakunnan suunnittelun tehtävät)

2.1.3 Alueiden kehittämistä koskevia päätöksiä ja kannanottoja

Seuraavassa on esitetty poimintoja alueiden kehittämistä koskevien päätös- ten ja kannanottojen keskeinen sisältö maaseudun ja erityisesti maaseudun perusverkon kehittämisen näkökulmasta.

Aluekeskusohjelma (valtioneuvoston päätös 6.9.2001)

Valtioneuvosto nimesi ensimmäisessä vaiheessa syksyllä 2001 yhteensä 25 aluetta aluekeskusohjelmaan. Päätös perustui valtioneuvoston vuonna 2000 tekemään päätökseen alueiden kehittämisestä annetun lain mukaisesta ta- voiteohjelmasta.

Aluekeskuksilla tarkoitetaan useista kunnista koostuvia yhteistyöalueita, jot- ka muodostuvat yhteisistä työmarkkina- ja palvelujen haku-alueista. Ohjel- matyöllä pyritään saamaan aikaan kaikki maakunnat kattava kehittyvä alue- keskusten verkko. Ohjelmatyö merkitsee aluepolitiikan voimavarojen suun- taamista tämän aluekeskusverkon vahvistamiseen, jotta pitkällä aikavälillä aluekehitystä ja muuttoliikettä voidaan tasapainottaa. Ohjelmakausi ulottuu vuoteen 2006.

Valtioneuvoston periaatepäätös maaseutupoliittisiksi linjauksiksi vuo- sille 2001-2004 (5.4.2001)

Maaseudun muutos on vähittäistä keskittymistä eli kaikkein syrjäisimpien alueiden väestö vähenee edelleen, mutta samaan aikaan maaseutuun sisäl- tyy myös kasvavia ja kehittyviä kyliä sekä laajentuvia ja elinvoimaisia kes- kustenläheisiä maaseutualueita.

Maaseutupoliitiikka korostaa asetettujen alueiden käyttötavoitteiden tapaan jo rakennettujen asuntojen ja palveluiden hyödyntämistä.

Maaseutupoliitiikan maaseutukäsitteessä ovat toimenpiteistä riippuen muka- na keskusten läheinen maaseutu, ydinmaaseutu ja harvaan asuttu syrjäinen maaseutu, vuorovaikutustoimenpiteiden kautta myös kaupungit.

Periaatepäätöksessä kohta ”maaseudun perusrakenne ja asuminen” käsittelee tieverkon ja liikenteen osalta vain yksityisteiden rahoitusta, ei yleisten teiden verkkoa tai liikennepalveluja.

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (30.11.2000)

Alueidenkäytön perushaasteena on kyky varautua erilaisiin muutospaineisiin ja kehityskulkuihin, hallita ja lieventää niistä mahdollisesti aiheutuvia ongelmia sekä luoda edellytyksiä yhteiskunnan halutulle kehitykselle.

Toimivaa aluerakennetta koskevien yleistavoitteiden mukaan aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittäminen perustuu ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin. Alueidenkäytöllä edistetään kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutusta sekä kyläverkoston kehittämistä. Erityisesti harvaan asutulla maaseudulla ja taantuvilla alueilla kiinnitetään alueidenkäytössä huomiota jo olemassa olevien rakenteiden hyödyntämiseen [...]

Valtioneuvoston päätös alueiden kehittämisestä annetun lain mukaisesta tavoiteohjelmasta (9.11.2000)

Tavoiteohjelmassa on määritelty aluekehityspolitiikan strategiset tavoitteet ja niiden toteuttamiseksi käynnistettävä hankekokonaisuus. Aluepoliittinen työkalupakki koostuu useista toisiaan täydentävistä ja tukevista ohjelmista ja toimenpiteistä. Niistä keskeisiä ovat osaamiskeskusohjelma (1994-), aluekeskusohjelma (2000-2006), seutukuntien yhteistyön tukihanke SEUTU, valtion toimintojen uudelleen sijoittaminen, maaseutupolitiikka ja yritystukien tehostaminen.

Aluepoliittisten linjausten ja niiden perusteella käynnistettyjen hankkeiden yhteisenä nimittäjänä voidaan pitää toimintaympäristön muutosten aiheuttamaa tarvetta uudistaa aluekehityspolitiikkaa tunnistamaan ja tukemaan alueiden erilaisuuteen, erilaisiin tarpeisiin ja vahvuuksiin perustuvaa kehittämistä.²

Maaseudun kehittämisen painopisteitä ovat tavoiteohjelman mukaan maaseudun innovaatioympäristön kehittäminen, monitoimisuuden perustuvien tulonsaantimahdollisuuksien edistäminen ja maatalouden rakenne, sekä luonnonvarojen ja elintarvikkeiden jalostus, matkailu, etätyö ja asumisen edellytykset. Maaseudun palveluja ylläpidetään ja kehitetään väestön ja elinkeinoelämän tarpeiden mukaan.

Alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä tukevat yhteydet ja liikennepalvelut tarjotaan koko maassa.

Tasapainoisen aluekehityksen tukemiseksi ja alueiden omaehtoisen kehityksen edistämiseksi hallitus [mm.] edistää pääkaupunkiseudun kasvupaineiden kanavoimista muualle Etelä-Suomeen painottaen erityisesti hyvien liiken-

² Lähde: Kaupunkikatsaus 6/2001, s. 12. Julkaisija: Aluekeskus- ja kaupunkipolitiikan yhteistyöryhmä

neyhteyksien varrella olevia pieniä ja keskisuuria kaupunkiseutuja ja taajamia.

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (VNS 2/2000 vp; 26.5.2000)

Selonteossa todetaan, että verkostojen kehittämisessä painottuu ylläpito. Asutus ja tuotantorakenne edellyttää koko maan kattavaa liikenneverkkoa. Väylien pidon painopiste on siirtynyt uuden rakentamisesta kunnon säilyttämiseen ja päivittäisen liikennöitävyyden turvaamiseen. Tähän suuntaan on vaikuttanut myös se, että nykyinen ja tuleva liikenne voidaan pääosin hoitaa jo olemassa olevalla liikenneverkolla, kunhan sen kunnosta pidetään huolta.

Maaseudun kolmijakoa kaupunkien läheiseen, ydin- ja harvaan asuttuun maaseutuun on sovellettu Suomen kansallisen maaseutupolitiikan alueellistamisessa (erilaistamisessa) 1990-luvulta alkaen.

Kaupunkiseutujen läheisen maaseudun kehitys kytkeytyy kaupunkien kehitykseen. Kaupungin työpaikat luovat toimeentulomahdollisuuksia ja kaupungin taloudellisella toiminnalla ja ostovoimalla on positiivisia heijastusvaikutuksia maaseudulle. Kaupunkien läheisellä maaseudulla on parhaat mahdollisuudet kyläverkoston kehittämiseen.

Ydinmaaseudulla painottuvat maa- ja metsätalous uusine tuotantosuuntiineen. Auerakenteen kehittämisellä voidaan tukea tuotantotoimintoja sekä maaseudun keskusten julkisten ja yksityisten palvelujen toimintaedellytyksiä. Elinkeinojen kehitykseen vaikuttavat kulttuuriympäristön arvot ja kohteet, joiden säilymistä ja kehitystä voidaan tukea alueidenkäytön keinoin.

Harvaan asutun maaseudun alueidenkäytössä korostuvat lomailu, loma-asutus ja luontomatkailu. Useat luontomatkailuun tai vapaa-ajanviettoon liittyvät kohteet sijaitsevat etäällä kyläverkostosta ja mahdollinen rakentaminen muuttaa alueen rakennetta. Myös loma-asutus ja valtateiden varsien palvelurakentamisen kohteet muuttavat alueen rakennetta. Maakuntasuunnittelussa voidaan tutkia vanhan rakenteen hyödyntämismahdollisuuksia suhteessa uusiin toimintoihin. Aluesuunnittelun keinoin voidaan esimerkiksi tukea loma-asutuksen sijoittumista kylien alueille.

Kaupunkien läheisen maaseudun rajauksessa on käytetty kriteerinä maaseudulta taajamissa työssäkäyntiä.

Muiden kuntien jako ydinmaaseutuun ja syrjäiseen maaseutuun perustuu ensisijaisesti maaseutualueiden ominaisuuksiin neljällä eri loholla: (1) maaseudun aluerakenne, (2) elinkeinorakenne, (3) maatilatalous ja (4) kehitysongelmat.

Valtioneuvoston periaatepäätös ekologisen kestävyys edistämisestä (Hallituksen kestävän kehityksen ohjelma; 4.6.1998)

Maaseutua ja uusiutuvien luonnonvarojen käyttöä koskevassa osassa määritellyn toimintalinjan mukaan mm. luodaan edellytyksiä maaseudun elinkeinojen, palvelujen ja kyläkeskusten kehittämiseksi.

Alueiden kehittämisestä annetun lain tavoitteiden toteutuminen; valtioneuvoston selonteko eduskunnalle (8.4.1997)

Alueellisen tasapainon määrittelyssä otetaan huomioon tapahtunut yhdyskuntarakenteen muutos. Tämä merkitsee keskusten aseman vahvistamista alueellisen kehityksen veturina. Maaseudun kehittämisessä pääpaino on kuntataajamien elinvoiman säilyttämisessä ja kylätoiminnan vahvistamisessa.

Suomen Kuntaliiton hallituksen kannanotto alueellisen kehityksen lähtökohdista (13.12.2000)

- Valtakunnan aluerakenteen kehittämisellä pyritään tasapainottamaan maamme aluekehitystä tukemalla ja hyödyntämällä alueiden omia voimavaroja ja kehittämistavoitteita.
- Kaupunki- ja maaseutupolitiikan toimenpiteiden erillinen tarkastelu edellyttää entistä suuremman huomion kiinnittämistä kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutukseen. Vuorovaikutusyhteistyön tavoitteena on toiminnallisten alueiden vahvistaminen. Siksi kaupungeja ympäröivä maaseutu tuleekin ottaa huomioon kaupunkiseutujen aluesuunnittelu- ja aluekehitysstrategioissa.
- Kansallisen aluepolitiikan yksi ajankohtainen hanke on aluekeskusten vahvistaminen. Sen yhtenä tavoitteena on vahvistaa maakuntien pääkeskuksia ja niiden mahdollisuuksia ottaa osaltaan vastaan muuttoliikettä.
- Maakuntien aluerakenteen kehittämisessä ja maakunnallisen muuttoliikkeen hillitsemisessä onkin tarpeen luoda monikeskuksinen, eri tasoilla toimiva tasapainoinen keskusverkosto.
- Hyvä infrastruktuuri ja liikenneyhteydet ovat perusedellytys alueiden kehittämiselle. [...]Liikenneyhteyksiä on kehitettävä siten, että maakuntien pääkeskukset ovat helposti ja riittävän nopeasti saavutettavissa eri kulkumuodoin. Tästä syystä on jatkossa kiinnitettävä huomiota liikennejärjestelmien keskinäiseen koordinointiin mm. liikennejärjestelmäsuunnitelmia laatimalla ja niiden toteuttamiseksi laadittuja aiesopimuksia toteuttamalla.
- Alueiden sisäinen saavutettavuus on myös tärkeä kehityksen ja eri tasoisten palvelujen saavutettavuuden kannalta.

2.2 Tienpidon ohjaus alueiden kehittämisen näkökulmasta

2.2.1 Lainsäädäntö

Tiehallinnon tehtävänä on hallinnoida, ylläpitää ja kehittää koko maassa yleisiä teitä ja niiden liikenneoloja sekä tieliikenteen palveluja osana liikennejärjestelmää. Tiehallinnon tehtävänä on osana tienpidon kokonaisuutta edistää tienpidon toimenpitein tasapainoista aluekehitystä. Päätieverkon ohella on pidettävä huolta alemmanasteisen tieverkon riittävästä laajuudesta ja kunnosta. (Laki Tiehallinnosta 568/2000, 2§)

Hallituksen esityksessä (HE 25/2000) todetaan, että hyväksyessään tielaitoksen uudistamista koskevan periaatepäätöksen valtioneuvosto edellytti,

että tielaitokselle tulee asettaa selkeät julkisen palvelun tehtävät muun muassa alueellisen tasapainon turvaamiseksi.

Tieverkkoa kehitettäessä on kiinnitettävä huomiota asutuksen sekä teollisuuden, kaupan, maa- ja metsätalouden sekä muiden elinkeinoalojen oleviin ja odotettavissa oleviin liikennetarpeisiin. Huomioon on otettava myös muu alueiden käyttö ja muut liikennemuodot sekä niitä koskevat suunnitelmat. (laki yleisistä teistä 243/1954, 10§)

Tie on pidettävä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. (11§)

Tielainsäädännön kokonaisuudistus on valmisteilla liikenne- ja viestintäministeriössä.

2.2.2 Valtioneuvoston päätökset ja selonteot

Tasapainoisen kehityksen Suomi 2015; valtioneuvoston tulevaisuusselonteko eduskunnalle (8.11.2001)

Valtioneuvoston tulevaisuusselonteossa eduskunnalle määritellään yhtenä linjauksena, että liikenne- ja viestintäverkon toimivuutta parannetaan. Liikenteen peruspalvelutaso turvataan koko maassa. [...] Maaseutualueilla turvataan liikenneverkon ja liikennepalveluiden riittävä taso. Myös alueellisten ja valtakunnallisten keskusten välisiä pääliikenneyhteyksiä sekä kansainvälisiä yhteyksiä kehitetään.

Valtioneuvoston periaatepäättös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta (18.1.2001)

Valtioneuvoston periaatepäättöksessä on asetettu tavoitteeksi, että vuonna 2010 on liikennekuolemien määrän oltava alle 250. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että suunnitelmaa toteutetaan mahdollisimman laajasti huomioon ottaen periaatepäättöksen kannanotot ja järjestetään turvallisuustoimien seuranta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut Tiehallinnolle valtioneuvoston periaatepäättöksen pohjalta tavoitteeksi 20 liikennekuoleman ehkäisemisen tienpitotoimin vuoteen 2005 mennessä. Laskennallisilla henkilövahinko-onnettomuuksilla mitattuna tavoite merkitsee 50 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemää vuosittain.

Hämeen tiepiiriin kohdistettuna tavoite merkitsee 1,5 kuoleman vähenemää vuosittain.

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (30.11.2000)

Valtioneuvoston päätöksen johdannossa todetaan, että alueidenkäytön perushaasteena on kyky varautua erilaisiin muutospaineisiin ja kehityskulkuihin, hallita ja lieventää niistä mahdollisesti aiheutuvia ongelmia sekä luoda edellytyksiä yhteiskunnan halutulle kehitykselle.

Toimivia yhteysverkkoja ja energiahuoltoa koskevien yleistavoitteiden mukaan liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja.

2.2.3 Strategiat ja suunnitelmat

Kohti älykästä ja kestäväää liikennettä (liikenne- ja viestintäministeriö 17.11.2000)

Liikenteen tavoitteet (välittömästi maaseudun perusverkkoa koskien):

- Liikkumisen peruspalvelutaso on taattu koko maassa
(Tavoitealue: Liikkumisen peruspalvelutaso ja kustannukset)
- Liikennejärjestelmä tukee valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja alueiden valitsemia kehitysstrategioita.
(Tavoitealue: Alueiden ja yhdyskuntien kehittäminen)

Maaseudun perusverkkoa koskien henkilöliikenteen toimintalinjoissa todetaan, että tasapuoliset liikkumismahdollisuudet turvataan maaseutualueilla kehittämällä julkisen liikenteen järjestelmiä ja takaamalla tarvittava peruspalvelutaso. LVM:n hallinnonala painottaa investointeja nykyistä enemmän kaupunkiseuduille ja taajamiin. Tavaraliikenteen toimintalinjojen mukaan liikenneväyliä ylläpidetään ja kehitetään tavaraliikenteen tarpeita tyydyttäväksi.

Liikenneverkkojen palvelutason toimintalinjojen mukaan päivittäinen liikenneittävyys turvataan liikenneverkolla koko maassa.

Alueiden kehityksen toimintalinjojen³ mukaan liikenneverkkojen ja -palvelujen taso toteutetaan niin, että ne luovat hyvät edellytykset asumiselle tai elinkeinotoiminnalle maan eri alueilla. Liikennesektori myötävaikuttaa kestävän ja tasapainoisen aluerakenteen kehittymiseen ja tukee alueiden omalehtoisista kehittämistä. Valtakunnallisesti sovittujen alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista edistetään. Päätöksenteossa tuodaan esille liikennejärjestelmän kehittämisen ja palvelutasomuutosten vaikutukset eri alueiden kehittämisen kannalta. Liikenteen haitat eivät kohdistu kohtuuttomasti eri ryhmiin.

Maaseudun perusverkkoa koskien LVM:n hallinnonala

- turvaa valtion hoitamien liikenneverkkojen päivittäisen kulkukelpoisuuden koko maassa
- määrittää valtion hoitamien vähäliikenteisten väylien palvelutason ja sitoutuu sen noudattamiseen
- tutkii liikennejärjestelmän kehittämiseen ja palvelutasomuutoksiin liittyviä vaikutuksia eri alueiden kannalta.

³ Otsikko LVM TTS:ssa 2003-2006: Alueiden kehitys ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus

**Joukkoliikenne – houkutteleva valinta (Liikenne- ja viestintäministeriö:
Ohjelmia ja strategioita 2/2001, 13.12.2001)**

Toimenpidekokonaisuudet/infrastruktuuri:

Alemman tieverkon ylläpidon ja kunnossapidon periaatteet määritellään siten, että julkisen liikenteen toimintaedellytykset säilyvät ja uusien liikenteenhoitomallien käyttöönotto on mahdollista. Tiehallinnon tiepiirit ja kunnat ottavat julkisen liikenteen tarpeet huomioon määrittäessään tienpidon tärkeysjärjestystä.

Liikenne- ja viestintäministeriön toiminta- ja taloussuunnitelma 2003-2006 (19.12.2001)

Sekä liikenneverkkoja ja niiden palvelutasoa koskevassa osassa että alueiden kehitystä ja sosiaalista oikeudenmukaisuutta käsittelevissä toimenpiteissä todetaan maaseudun perusverkkoa koskien, että

- liikenneverkkojen päivittäinen liikennöitävyys, kunto ja turvallisuus asetetaan uusien kehittämishankkeiden edelle hallitusohjelman ja tieliikenneturvallisuutta koskevan valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti.
- yleisten teiden pidossa panostetaan aikaisempaa enemmän tieverkon kuntoon. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrän kasvu pysähtyy perussuunnitelman mukaisella rahoituksella suunnittelukauden aikana. Sorateiden runkokelirikosta aiheutuvia haittoja vähennetään ja sorateiden kuntoa parannetaan. Alemman tieverkon kunnan säilymistä edesautetaan vaikuttamalla yhteistyössä kuljetusten antajien ja suorittajien kanssa kuljetusten ajoittamisen kelimikkokauden ulkopuolelle.
- tieverkon ja rataverkon peruspalvelutasot sopeutetaan kaudella asiaa käsittelevän työryhmän selvitysten pohjalta tehtävien päätösten mukaisesti.

Tienpidon linjaukset 2015 (Tiehallinto 2000)

Tienpidon tavoitteena on (maaseudun perusverkon näkökulmasta)

- turvata tieverkon kunto ja päivittäinen liikennekelpoisuus
- tukea ja edistää valtakunnallisten ja alueellisten liikennejärjestelmien tavoitteita ja toteuttaa niitä koskevia investointeja
- turvata alemman tieverkon välttämättömät kuljetukset kaikkina vuorokaudenaikana
- lisätä kuljetusten turvallisuutta, sujuvuutta ja luotettavuutta
- ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja edistää niiden toteutumista
- ottaa huomioon väestön ja elinkeinoelämän tarpeet eri tavoin kehittyvillä alueilla

Toimintalinjaraportissa todetaan, että yhteistyötahojen odotuksissa korostuvat erityisesti tarve turvata pienten taajamien ja niitä ympäröivien maaseutualueiden väestölle peruspalvelut. Tieverkon toimivuuden säilyttäminen nähdään tärkeänä perustana uusien elinkeinojen syntymiselle ja uusien asukkaiden muuttamiselle maaseudulle.

Päivittäisten palvelujen saavutettavuus ja välttämättömien liikennepalvelujen turvaaminen maaseudulla edellyttävät haja-asutusalueen tieverkon riittävää ylläpitoa. Tarkoituksena on edistää tienpidon toimenpitein alueellisen tasa-arvon toteuttamista ja arvioida tienpitotoimenpiteiden vaikutuksia aluerakenteen ja alueen käytön kannalta.

Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma 2003-2006 (2001)

Liikenne- ja viestintäministeriöllä on yleistavoitteena alueiden kehityksen tukeminen. Tiehallinnon sektoriviranomaisena on tuettava alueiden tasapuolista kehittymistä ja alueellisena toimijana toteutettava alueellisia strategioita tukevia toimenpiteitä ja liikenteen kasvusta ja elinkeinoelämän muuttuvista tarpeista johtuvia toimenpiteitä.

Tienpidon keskeisenä tavoitteena on varmistaa tiestön päivittäinen liikennekelpoisuus, kunto ja liikenneturvallisuus. Painotukset merkitsevät perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien supistumista nykyisestä.

Tienpidon rahoituksen kehitys on johtanut siihen, että tieverkon kunto on hitaasti laskenut vuodesta 1995 alkaen. Tyytymättömyys etenkin alempiluokaisen tieverkon kuntoon on tienkäyttäjien keskuudessa lisääntynyt. TTS:n mukaan tiestön kunnon heikkeneminen pysäytetään suunnitelmakaudella.

Hoidon taso säilytetään nykyisellään.

Yhteiskuntatalouden kannalta olisi perusteltua vähentää runkokelirikolle alttiita tieosuuksia nykyisestä 3 200 kilometristä 1 000 - 1 500 kilometriin. Sorateiden runkokelirikkoa vähennetään 50 - 100 kilometriä vuodessa. Toimenpiteitä suunnitellaan liikenteelliseltä merkitykseltään tärkeimmille tieosuuksille.

Perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien osalta voidaan TTS:n rahoitus- tasolla liikenneturvallisuuden lisäksi tukea muiden tavoitteiden toteutumista vain, jos toimenpiteet ovat tehokkaita myös liikenneturvallisuuden kannalta.

Yleisten teiden verkko on rakentunut tukemaan olemassa olevaa aluerakennetta. Tieverkon ylläpidolla ja hoidolla tuetaan nykytilanteen säilymistä. Alueiden tasapuolista kehittymistä tuetaan mahdollisuuksien mukaan ylläpidon toimenpiteitä suuntaamalla ja ottamalla tiestön hoidossa huomioon tienkäyttäjien odotukset. Tieverkon kunnon heikkenemisen pysäyttäminen tukee haja-asutusalueiden saavutettavuuden ja elinkelpoisuuden säilymistä nykyisellä tasolla.

Talvihoidon toimintalinjat (Tiehallinto 2001)

Talvihoidon tavoitteena on tarjota yhtenäiset ja alueellisesti tasa-arvoiset liikumisedellytykset koko maassa. Koko maassa noudatetaan yhtenäisiä periaatteita tiestön hoitoluokituksessa ja yhtenäisiä laatuvaatimuksia. Kuitenkin yhteisiä periaatteita sovelletaan alueellisten ja paikallisten tarpeiden ja olosuhteiden mukaan.

Palvelutasoa kohdennetaan ja ohjataan paikallisesti ja ajallisesti liikenteen tarpeet ja tiestön olosuhteet huomioon ottaen. Liikenteen tarpeet sekä liikumiseen, tiestöön ja talvikunnossapitoon vaikuttavat olosuhteet sekä liiken-

teen paikalliset tarpeet otetaan riittävässä määrin huomioon toimintalinjoja sovellettaessa. Mm. raskaan liikenteen määrä ja rooli sekä joukkoliikenteen reitit huomioidaan hoitoluokkaa päätettäessä.

Tehokkuuden ja hyvän vaikuttavuuden kannalta hoidon laatutaso ja kunnossapidon määrä porrastetaan tien käytön mukaan. Vähäliikenteisilläkin teillä taataan kuitenkin peruspalvelutaso, joka mahdollistaa ympärivuorokautisen liikkumisen. Tieverkon ja sen osien hoito noudattaa sosiaalista oikeudenmukaisuutta. Tienkäyttäjryhmät ja niitä palvelevat väylät ja väylän osat ovat tasavertaisessa asemassa hoidon laatutasoa määritettäessä.

2.3 Maaseudun liikenneinfrastruktuuri ja liikenne⁴

2.3.1 Maaseudun tieverkko

Toimivat tieyhteydet ovat maaseutualueiden kehityksen perusedellytys. Tieyhteyksien merkitys maaseutualueilla on tärkeää, koska ne ovat yleensä ainoita liikenneyhteyksiä. Rautateillä ei ole enää maaseutualueiden henkilöliikenteen hoidossa suurtakaan merkitystä. Maaseutualueilla jokapäiväinen liikenne tukeutuu alempiasteiseen tieverkkoon (seutu- ja yhdystiet) ja yksityistieverkkoon.

Alempiasteisella tieverkolla eniten ongelmia on sorateilla. Niiden kunto on heikentynyt, koska niiden rakennetta parantavia toimenpiteitä on viime vuosina vähennetty. Sorateita on noin 28 000 km ja painorajoituksia on viime vuosina asetettu 3 000–7 000 kilometrille. Keväinen kelirikko ja painorajoitukset haittaavat maatalouden päivittäisiä kuljetuksia, raakapuun kuljetuksia ja linja-autoliikennettä. Valtaosa kelirikko-ongelmista on maan keski- ja pohjoisosien sorateilla. Myös päällystetyllä alempiasteisella tieverkolla on kanta- vuusongelmia sekä päällysteen huonosta kunnosta johtuvia ongelmia.

2.3.2 Toimintaympäristön muutos

Suomen eritasoisten keskusten ja niiden välisten yhteyksien muodostamasta aluerakennetekonaisuudesta voidaan erottaa valtakunnantasolla keskus-seutualueet ja harvaanasutut periferia-alueet. Keskusseudut toimivat niin valtakunnallisesti kuin paikallisestikin merkittävänä kasvukeskuksina ja Suomen aluerakenteellisena runkona.

Aluerakenteen muutokset vaikuttavat paljon henkilöliikenteen kysyntään tie-liikenteessä. Karkeasti voidaan todeta, että Etelä-Suomen ja Oulun kehitysvyöhykkeellä kysyntä kasvaa, kun taas monilla alueilla Itä- ja Pohjois-Suomessa kysyntä laskee joitakin kaupunkiseutuja lukuun ottamatta. Väli-Suomen vyöhykkeellä on havaittavissa molempien edellä mainittujen alueiden piirteitä.

⁴ Perustuu LVM:n Väylät 2030 –yhteenvetoraporttiin *Väestön ja elinkeinoelämän haasteet liikenneväylien pidolle* (2002)

Tavaraliikenteen kokonaiskysyntään aluerakenteen muutokset eivät juurikaan vaikuta. Paikallisesti muutokset voivat sen sijaan olla suuriakin.

Etelä-Suomen ja Oulun kehitysvyöhykkeen maaseutualueet

Seutukuntien keskustaajamat ovat taloudellisesti vetovoimaisia ja niiden talous kehittyy pääosin alihankintateollisuuden ja palveluiden ansiosta. Seutukuntien keskustaajamien väestö kasvaa ja väestön ikärakenne on hyvä. Haja-asutusalueilla talouskehitys on hidasta ja epätasaista. Väestö vähenee ja ikääntyy. Myös työpaikkojen määrä vähenee. Tienpidon painopiste on haja-asutusalueilla hoidossa ja ylläpidossa. Täsmätienpito haja-asutusalueiden tienpidossa lisääntyy.

Väli-Suomen sekä Itä- ja Pohjois-Suomen kehitysvyöhykkeiden maaseutualueet

Liikenneväylästä on haja-asutusalueilla valtion ylläpitämää yleistä tieverkkoa sekä yksityistieverkkoa. Liikennejärjestelmän ylläpito ja yhteyksien turvaaminen ovat keskeisellä sijalla. Kuitenkin rahoituksen vähentyessä sekä hoidosta että ylläpidosta on tingitty ja liikennöintiolosuhteet ovat huonontuneet. Joukkoliikenne perustuu kutsuliikenteeseen ja kalustona käytetään lähinnä takseja. Koululaisten vähenemisen myötä kouluja lakkautetaan. Samalla koulumatkat pitenevät.

Väestön vähenemisen aiheuttamia muutoksia

Väestön vähenemisen vaikutukset syntyvät usean muutostekijän summana. Sen kanssa samanaikaisesti vaikuttavat mm. elinkeino- ja tuotantorakenteen muutokset, väestön ikääntyminen, palvelujen keskittyminen, maatalouden erikoistuminen ja aluerakenteen muutokset.

Maaseudun rakennemuutosten seurauksena maa- ja metsätalous keskittyy ja erikoistuu. Maito kerätään tiloilta nykyisin joka toinen päivä suurilla tankki-autoilla. Myös muuhun maatalouteen erikoistuminen (esimerkiksi broileritilat, sikatilat ja lihakarjatilat) aiheuttaa säännöllisiä, useamman kerran viikossa toistuvia kuljetuksia ympäri vuoden. Kuljetuksissa käytettävät yksiköt ovat suurentuneet, minkä vuoksi tiehen kohdistuva rasitus on kasvanut. Metsäteollisuudessa teollisuusyritykset ovat puunkuljetuksissa (metsästä tehtaalle) siirtyneet jatkuviin ympärivuotisiin kuljetuksiin. Puuta ajetaan myös yöaikaan ja viikonloppuisin. Puukuljetukset hoidetaan isoilla kuorma-autoyhdistelmillä, jotka rasittavat tiestöä. Myös turvevoimaloihin liittyvät turvekuljetukset ovat jatkuvia ja ympärivuotisia.

Palvelujen (kaupat, pankit, postit) ja koulujen keskittymisen vuoksi ostos- ja asiointiliikenne, pientavarakuljetukset sekä koululaiskuljetukset lisääntyvät. Vanhusten kotihoitoon yleistyessä kotihoitoon liittyvä säännöllinen huoltoliikenne kasvaa. Huoltoliikenne on useamman kerran päivässä toistuvaa ympärivuotista liikennettä.

Väestön vähentyessä myös liikennemäärät pienenevät, mikä pitkällä aikavälillä vaikuttaa erityisesti tienpidon taloudellisuuteen. Liikenteen määrä ei kui-

tenkaan ole ensisijainen peruste alemman tieverkon pidossa. Kyse on tieverkon riittävästä saavutettavuudesta. Kuljetukset (esimerkiksi työmatkaliikenne ja maitokuljetukset) on maaseudun elinvoiman säilyttämiseksi turvattava riittävästi, vaikka liikennemäärät olisivatkin pieniä. Vaikka tienpitoa on varsinkin väestöltään vähenevien alueiden yhdysteillä kehitetty täsmätienpidon suuntaan, on alempiasteisten teiden kunto kuitenkin monilla alueilla heikentynyt. Tämän kehityksen jatkuessa harvaan asuttujen alueiden perushuolto ja kuljetukset vaikeutuvat.

Keinot vastata väestön vähenemisen haasteisiin

1. Määritellään alempiasteisen tieverkon ja vähäliikenteisten ratojen palvelutaso, joka takaa tasapuolisen alueellisen kehityksen turvaamiseksi vähintään tarvitaan. (LVM peruspalvelutasotyöryhmä)
2. Alempiasteisen tieverkon tienpidossa siirrytään entistä laajemmin täsmätienpitoon.
3. [Taajamien liikennejärjestelyt]
4. Väestöltään vähenevien alueiden elinvoimaisuuden säilymisen ja kehittymisen kannalta on tärkeää, että pääliikenneyhteydet omaan maakuntakeskukseen, lähimpään aluekeskukseen sekä Helsinkiin ovat kunnossa ja liikenne näihin keskuksiin toimii hyvin.
5. [Kansainväliset yhteydet]

2.3.3 Tienpidon alueellista tasa-arvoa koskevia selvityksiä

Liikkumisen sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo. Esiselvitys tutkimus- ja kehittämistarpeista (Liikenne- ja viestintäministeriö. Mietintöjä ja muistioita B 3/2001)

Liikkumisen alueellisessa tasa-arvossa keskeistä on väestön liikkumistarpeiden huomioon ottaminen eri tavoin kehittyvillä alueilla. Liikkumisen alueellista tasa-arvoa pidetään liikkumisen sosiaalisen tasa-arvon alueellisena ilmentymänä ja alalohkona. Toisaalta voitaisiin tehdä myös tehdä seuraavanlainen teoreettinen jako:

1. Liikkumisen alueellisessa tasa-arvossa keskeistä on eri alueiden ihmisten liikkumismahdollisuus.
2. Liikenteen alueellisessa tasa-arvossa keskeistä on alueiden kehittäminen liikennejärjestelmään sisältyvin toimin.

Samantyyppisillä alueilla tulisi olla samantasoiset palvelut valtakunnan tasolla ja paikallisella tasolla: "Liikkumisen alueellinen tasa-arvo tarkoittaa kohdullista saavutettavuutta kaikilla alueilla aluetyyppi huomioon ottaen. Haja-asutusalueilla ei voida vaatia yhtä hyvää saavutettavuutta kuin kaupungeissa."

Alueelliseen tasa-arvoon liittyvät sellaiset ulottuvuudet kuin etäisyys, matka-aika, kulkemisen kustannukset, tieinfrastruktuurin olemassaolo ja hoitotaso, kattavuus ja palvelutaso.

Haja-asutusalueella elinkeinoelämän toiminnan kannalta on keskeistä, että tie mahdollistaa kuljetustoiminnan ja tukee ihmisten liikkumista. Käytännössä

esimerkiksi isojen maatilojen kuljetusvaatimusten tulisi määritellä teille minimi kunto- ja hoitotaso. Jos tämä taso ylläpidetään, muutkin liikkujat pystyvät kulkemaan.

Väestön väheneminen liikenneväylien pidon haasteena (Liikenne- ja viestintäministeriö. Keskustelumuistio 10.9.2001)

Väestönkehityksen vaikutus liikennemääriin näkyy suorimmin haja-asutusalueen yhdystieverkolla. Alempiasteisen tieverkon liikenteen ennustetaan vähenevän eniten juuri siellä, missä väestö vähenee eniten. Liikenteen vähentyessä tiestön hoito- ja ylläpitotarve periaatteessa vähenee. Alempiasteisella tieverkolla liikenteen määrä sinänsä ei yleensä ole hoito- ja ylläpitotarvetta määräävä tekijä, vaan erilaiset kuljetustarpeet (maitoautot, puutavarankuljetus, koululaiskuljetukset ja hälytysajoneuvot) ja niiden toistuvuus sekä asukkaiden päivittäinen liikkumismahdollisuus (työ- ja asiointimatkat) asettavat kriteerit tiestöltä edellytettävälle kunnolle ja liikennöintiolosuhteille. Elinkeinoelämän kuljetuksissa kuljetusvarmuuden merkitys on tullut entistä tärkeämmäksi. Myös yhteiskunnallisten palvelujen, kuten palo- ja pelastustoimen hoitaminen edellyttävät alemman tieverkon olevan ajokelpoinen kaikin vuoden- ja vuorokaudenaikoina.

Jos yleisen tieverkon laajuus halutaan säilyttää nykyisenä, ei vähäliikenteisten yleisten teiden tienpitoon alempiasteisella tieverkolla ole saatavissa merkittäviä säästöjä muutoin kuin kunnossapitotason alentamisen kautta, mikä saattaa vaikeuttaa sekä henkilö- että tavaraliikenteen sujuvuutta. Tämä olisi vastoin liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteita ja toimintalinjoja. Teillä, joilla on säännöllisiä kuljetuksia, kuljetusten keskittyminen ja kuljetuskoon kasvu lisäävät parantamistarvetta.

Rakennemuutoksen seurauksena maa- ja metsätalous keskittyy ja erikoistuu, tilojen määrä vähenee ja tilakoko suurenee. Erikoistuvaa ja keskittyvää maataloutta hoidetaan entistä enemmän yritysten tapaan. Rehujen ja tuotteiden varastointi tiloilla vähenee. Kuljetukset ovat säännöllisiä ja ympärivuotisia. Ne hoidetaan yleensä kustannussyistä suurilla yksiköillä. Myös metsäteollisuuden puuraaka-ainekuljetukset sekä turveteollisuuden turvekuljetukset ovat ympärivuotisia ja hoidetaan isoilla kuorma-autoyhdistelmillä.

Liikkumisen arkea Muu-Suomessa – liikenteen ja tienpidon sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo (Vepsäläinen ja Hiltunen. Joensuun yliopisto. 2001)

Sosiaalinen tasa-arvo on yläkäsite, ja alueellinen tasa-arvo sen alakäsite. Sosiaalinen tasa-arvo on yksinkertaisimmillaan sitä, että kaikille väestöryhmille tarjotaan liikkumisen mahdollisuus ikään, sukupuoleen, liikuntakykyyn ja taloudelliseen asemaan katsomatta. Alueiden välinen tasa-arvo on taas sitä, että eri alueilla on tietyt perusyhteydet ja liikennepalvelut. Tämä koskee kuitenkin vain asuttuja seutuja, ja on siten sidoksissa sosiaalisen tasa-arvon käsitteeseen.

Hyötyjen (mahdollisuuksien) jakautumisen ohella alueellisessa ja sosiaalisessa tasa-arvossa on myös kysymys haittojen (aika, vaiva, kustannukset, turvallisuus- ja terveyshaitat) sekä vaikutusmahdollisuuksien jakautumisesta eri alueiden ja ihmisryhmien välillä.

Liikkumisen tasa-arvolla ei voida tarkoittaa hyötyjen ja haittojen tasajakoa, vaan korkeintaan tietyn perustason takaamista kaikille ja kaikkialla.

2.4 Liikenne- ja viestintäministeriön peruspalvelutasotyöryhmä

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä selvittää vuoden 2002 loppuun mennessä liikenneväylien peruspalvelutasoa. Työryhmän tehtävänä on määritellä tie- ja rataverkon peruspalvelutaso eli palvelutaso, joka tasapuolisen alueellisen kehityksen turvaamiseksi vähintään tarvitaan.

Väyläpalvelujen tasoa on kuvattu seuraavalla neliporaisella asteikolla: minimipalvelutaso, peruspalvelutaso, yhteiskuntataloudellinen optimitaso, priimapalvelutaso. Peruspalvelutaso mahdollistaa väestön, elinkeinoelämän ja alueiden perustoimintojen edellyttämät säännölliset liikkumis- ja kuljetustarpeet. Yhteiskuntataloudellinen optimitaso on edellistä parempi palvelutaso, jossa yhteiskunnan kustannusten ja hyötyjen summa on pienimmillään koko valtakunnan liikennejärjestelmää kokonaisuutena tarkasteltaessa. Optimitasoa laskettaessa otetaan huomioon myös muiden kuin perustoimintojen edellyttämät liikkumis- ja kuljetustarpeet.

Esillä olleen määrittelyn mukaan väylätoiminnan peruspalvelutaso on varmistettu, kun ehdot seuraavat täytyvät:

1. Väyläpalvelujen taso mahdollistaa elinkeinoelämän, väestön ja alueiden perustoiminnot myös pitkällä aikavälillä.
2. Em. perustoimintojen edellyttämät väyläpalvelut kyetään tuottamaan ekologisesti ja sosiaalisesti kestävästi ja liikenneturvallisuudesta tinkimättä.
3. Em. perustoimintojen edellyttämät väyläpalvelut kyetään tuottamaan pitkällä aikavälillä taloudellisesti, ts. väylänpidon elinkaarikustannukset ovat mahdollisimman pienet.

2.5 Infrastruktuurin kehittäminen osana alueiden kehittämistä

Alueiden kehittämisen keskeiset linjaukset painottavat niin kaupunkeja kuin maaseutua koskevassa kehittämisessä osaamisen parantamista, teknologian ja muun osaamisen siirtoa ja käyttöönottoa ja alueellisten innovaatiokenteiden kehittämistä sekä alue- ja paikallishallinnon, korkeakoulujen, oppilaitosten ja tutkimuslaitosten yhteistyötä alueellisen elinkeinoelämän kanssa.

Liikenneinfrastruktuuri-investointeja on yleisesti pidetty merkittävänä keinona edistää talouden alueellista kehittymistä. Liikenneinfrastruktuuri-investoinneilla on todettu olevan aluetalouteen pitkäaikaisia vaikutuksia. Nämä vaikutukset eivät kuitenkaan ilmene yhtä suurina kuin yksityisen pääoman vaikutukset. Liikenneinfrastruktuuri-investointien kyky edistää taloudel-

lista kehitystä riippuu alueen taloudellisista olosuhteista, teollisuuden kehitymisasteesta sekä olemassa olevan infrastruktuurin tasosta.⁵

Liikenneinfrastruktuuria voidaan pitää välttämättömänä mutta ei riittävänä osatekijänä taloudellisessa ja yhteiskunnallisessa kehityksessä. Alueiden kehittämisen linjauksissa toimiva tietoliikenne- ja fyysisen liikenteen infrastruktuuri nähdään välttämättömänä ehtona alueiden kehittämisen tavoitteiden toteutumiseksi. Sen mukaisesti infrastruktuuria koskevana keskeisenä periaatteena on alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä tukevien yhteyksien ja liikennepalvelujen tarjoaminen koko maassa.

⁵ Ks. esim. Joutsensaari, Jarmo (1999) Liikenneinfrastruktuurin pito liikenteen kysyntää vastaavalla tavalla. Tampereen teknillinen korkeakoulu, liikenne- ja kuljetustekniikka. Tutkimuksia 34. Tampere.

3 HÄMEEN TIEPIIRIN ALUE

3.1 Alueellisen kehityksen piirteitä

3.1.1 Väestö

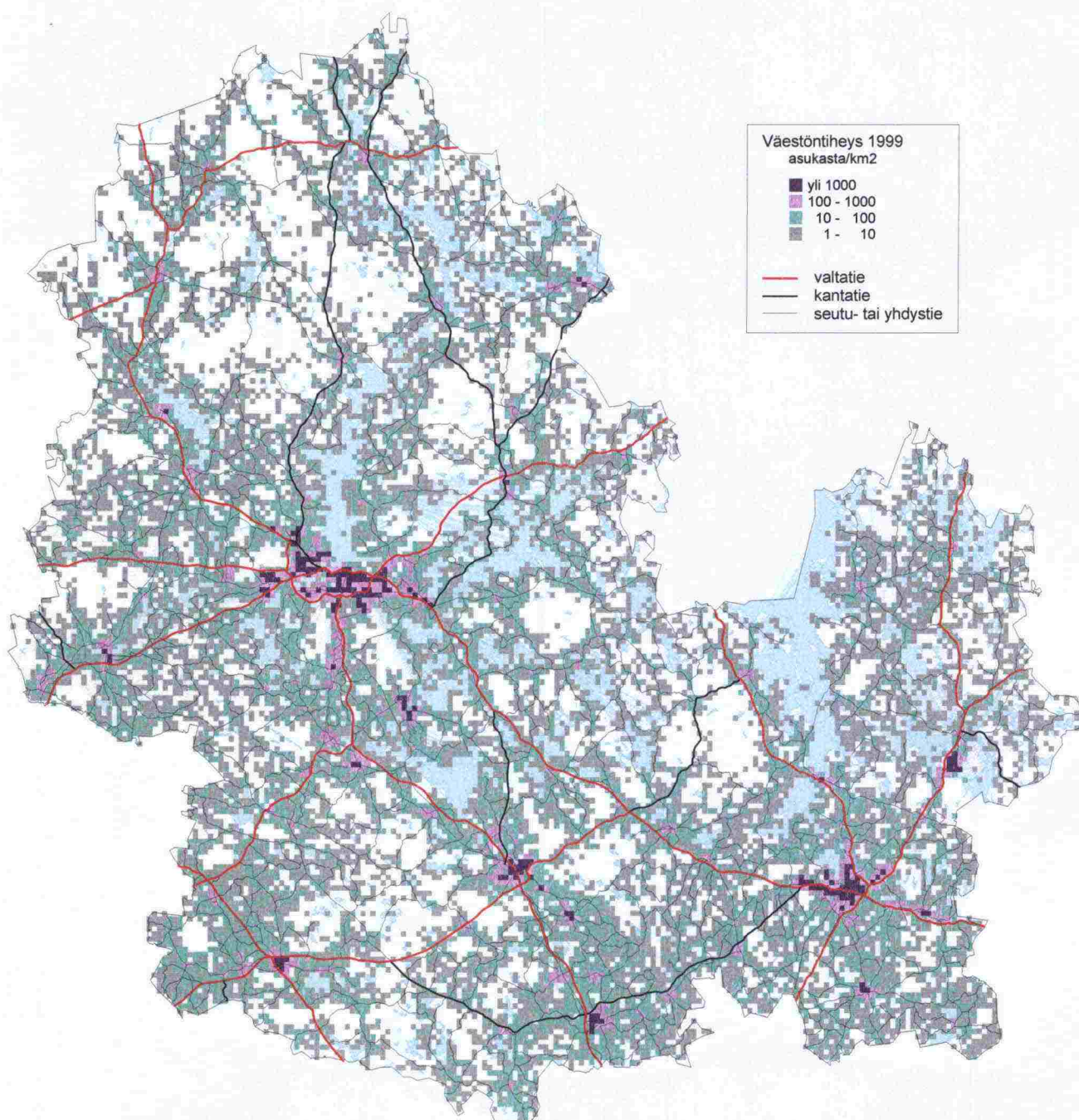
Hämeen tiepiirin alue (*kuva 1*) on vaihteleva kokonaisuus, joka on muuhun Suomeen verrattuna suhteellisen taajaan asuttua. Tampereen, Suomen kakskeskuksen, vahva asema tulee säilymään myös tulevaisuudessa mm. korkeakoulutuksen ansiosta. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhyke on Suomen merkittävin kaupunkien ja taajamien muodostama vyöhyke, jolla väestötiheys on keskimääräiseen nähden moninkertainen. Nykyään Pirkanmaan - Hämeen - Päijät-Hämeen alueella on n. 800 000 asukasta.

Viime vuosina väestö on keskittynyt taajamiin ja pääteiden varsille. Haja-asutusalueet ovat tyhjentyneet. Voimakkaimmin ovat kasvaneet Tampereen seutu, Hämeenlinnan seutu ja Lahden seutu. Eniten väestö on vähentynyt Pirkanmaan pohjoisosissa sekä Heinolan seutukunnassa. Suhteellista väestön vähenemistä tarkasteltaessa on tyhjeneviä alueita tasaisesti kaikkialla tiepiirin alueella seudullisen perusverkolla kaupunkiseutuja lukuun ottamatta.

Asutus on tiheintä suurimpien kaupunkien keskustoissa eli Tampereella, Lahdessa, Hämeenlinnassa, Valkeakoskella, Heinolassa ja Riihimäellä. Tampereen ympäristökunnissa Ylöjärvellä, Nokialla ja Kangasalla sekä useissa muissa Hämeen tiepiirin alueen kuntakeskuksissa on myös asukkaita paikoin yli 1000 asukasta/km². Pääasiassa asutus on keskittynyt taajamiin sekä teiden ja rantojen varsille. Etenkin Pirkanmaan pohjoisosista löytyy myös laajahkoja asumattomia alueita. Väestön tiheys Hämeen tiepiirissä vuonna 1999 on esitetty kuvassa 2.



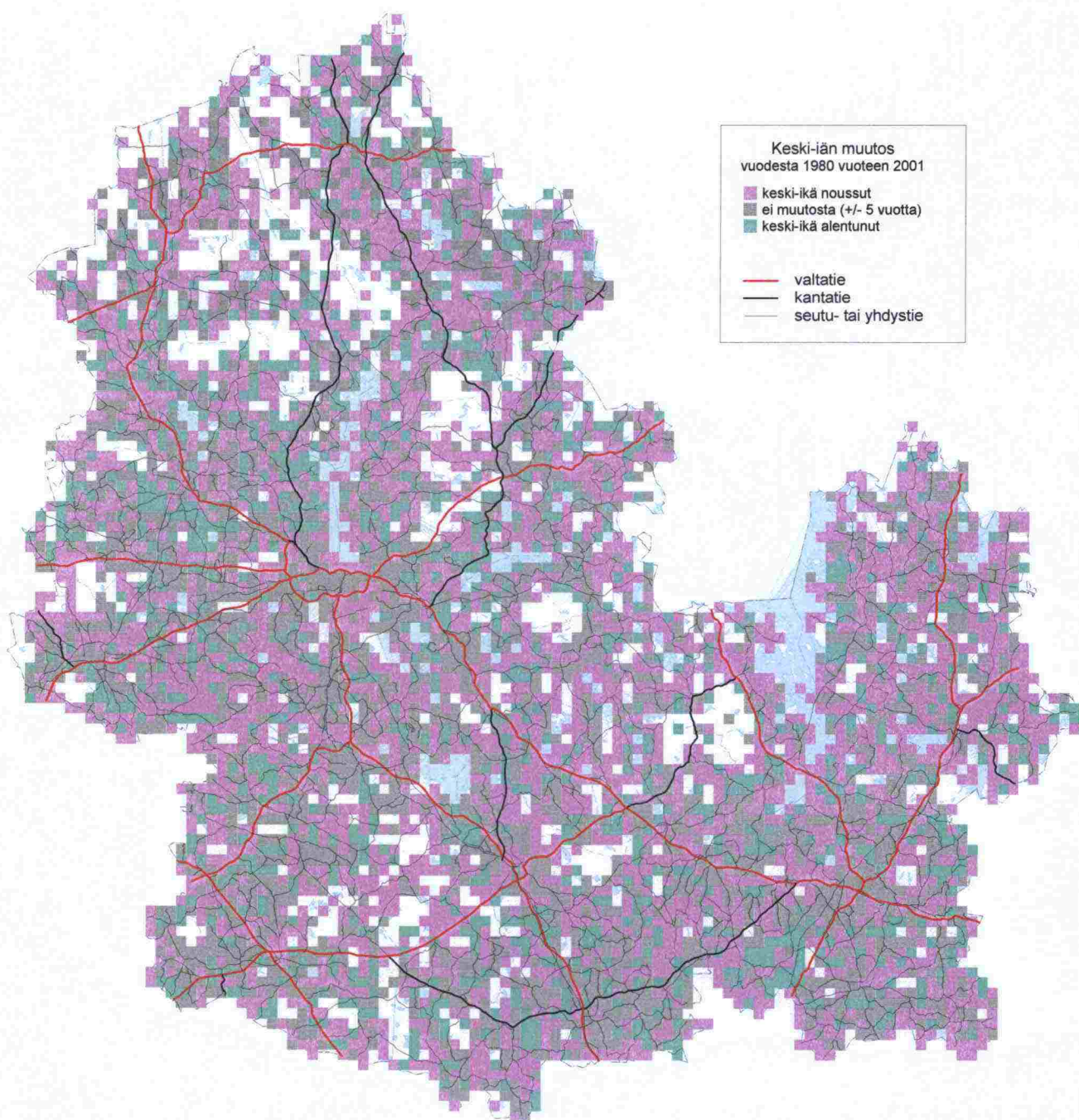
Kuva 1. Hämeen tiepiiriin alue



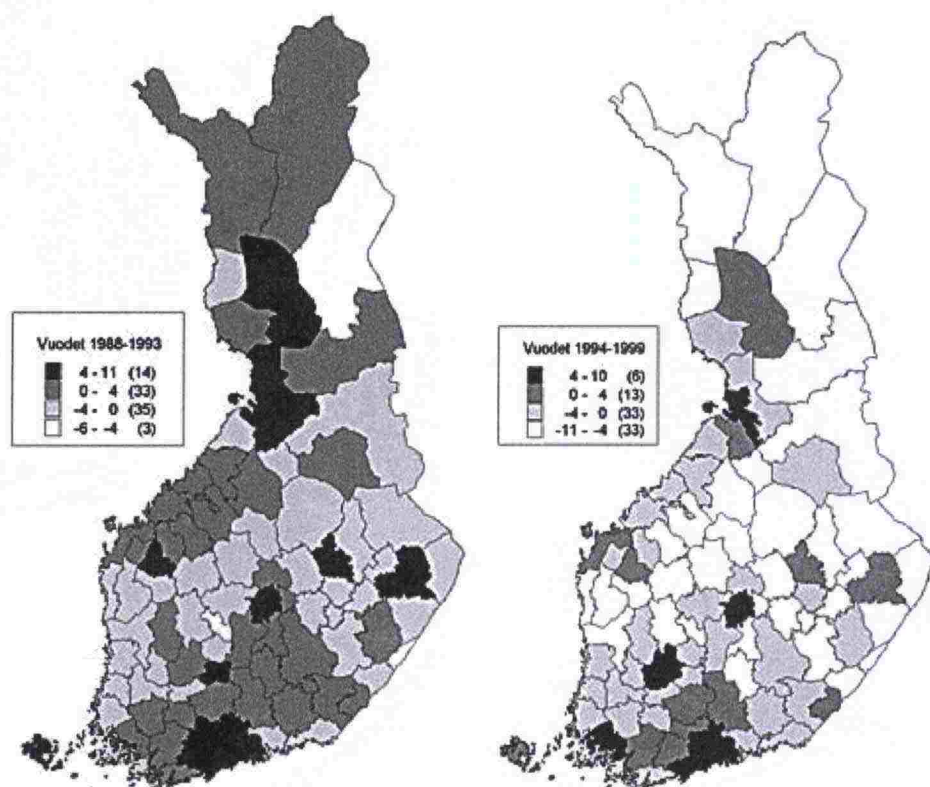
Kuva 2. Väestötiheys Hämeen tiepiirissä vuonna 1999

Viimeisen 20-vuotiskauden aikana Tampereen keskustan alueella, Hämeenlinnassa ja Lahdessa asukkaiden keski-ikä on pääasiassa joko pysynyt samana tai noussut. Laajempia "ikääntyviä" alueita on mm. Ruovedellä, Sysmässä, Padasjoella ja Heinolan itäosassa. "Nuorentuneita" alueita on mm. Hämeenkyrön, Ylöjärven ja Kärkölän kunnissa.

Kuvassa 3 on esitetty väestön keski-ian muuttuminen 2x2 km² -ruuduissa viimeisen 20-vuoden aikana. Kuva tarkasteltaessa tulee huomioida, että 2x2 km²:n ruudun keski-ikä on laskettu neljän vastaavan km²-ruudun painottamattomana keskiarvona. Näin ollen joissakin ruuduissa voivat km²-ruudut, joissa asukkaita on vähän, saada korostuneen painoarvon.



Kuva 3. Väestön keski-ikä muuttuminen 2km²-ruuduissa



Kuva 4. Väestön muutos vuosina 1988-1993 ja 1994-1999 (prosenttia)
(Lähde: Valtioneuvoston kanslia julkaisut, Alueellinen kehitys ja aluepolitiikka Suomessa, VNK julkaisusarja 2000/6)

3.1.2 Tuotantotoiminta ja työpaikat

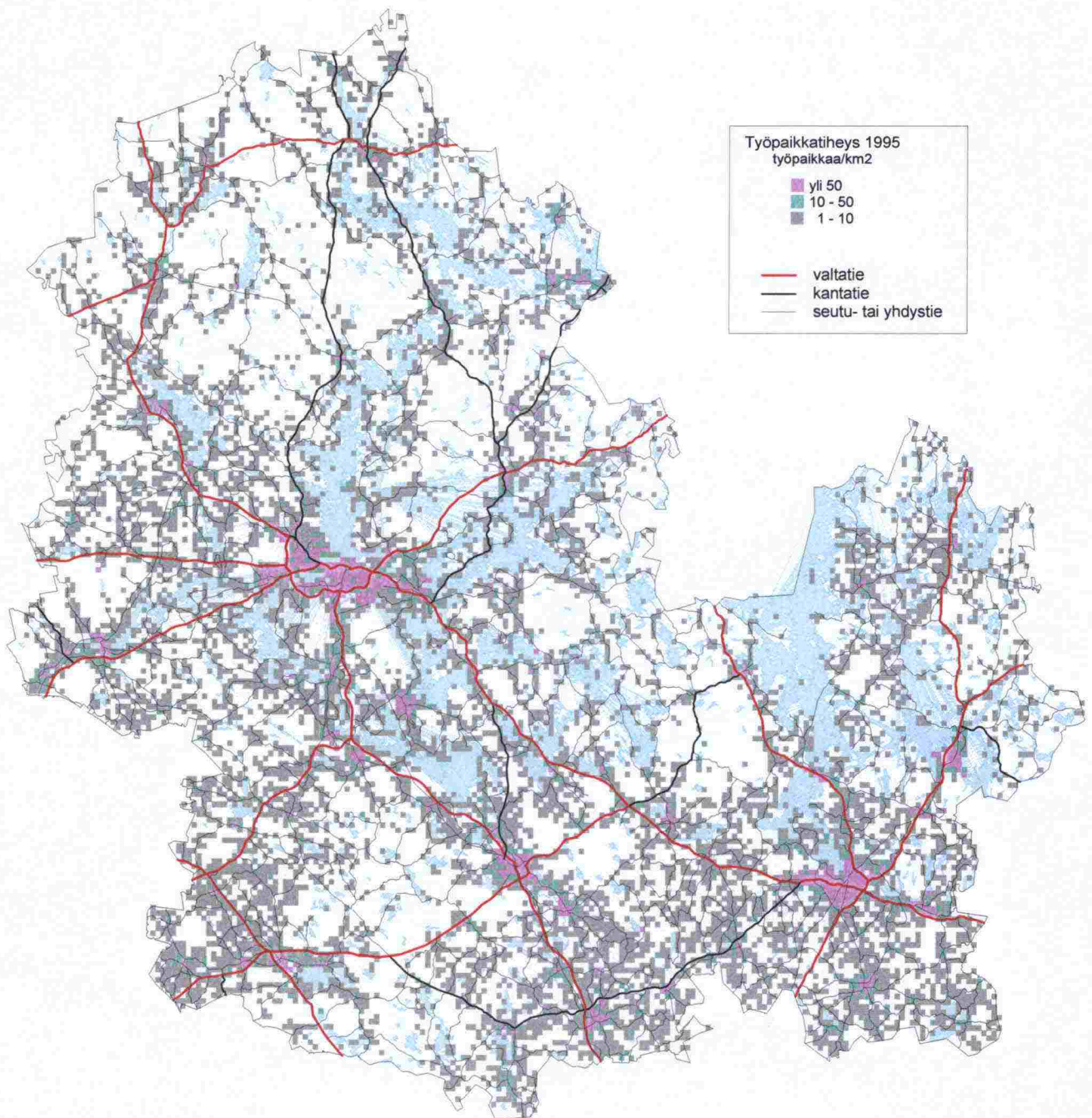
ETLAN laatimien kasvuennusteiden (2000-2004) mukaan Hämeen tiepiirin alueella tuotannon ennusteet vaihtelevat maakuntien välillä Pirkanmaan yli neljästä prosentista Kanta-Hämeen (Hämeen) alle kolmeen prosenttiin. Tuotantorakenteiltaan Hämeen tiepiiriin kolme maakuntaa ovat kukin omaleimaisia.

Pirkanmaa sijaitsee Sisä- ja Etelä-Suomen välittäjäalueella. Pirkanmaalla on vahva ja perinteinen teollisuustuotanto. Myös metsätaloudella on vankka rooli Pirkanmaalla. Kanta-Häme sijaitsee pääkaupunkiseudun kyljessä hyvien liikenneyhteyksien keskellä. Maa- ja metsätaloustuotannon osuus on maan keskiarvoa suurempi tuottoisien peltojen ja metsien takia. Lisäksi Hämeessä on voimakas elintarvike-, kone- ja metalliteollisuus. Päijät-Hämeessä puuosaaminen ja huonekaluteollisuus ovat tärkeitä toimialoja.

Työpaikkaomavaraisuudeltaan yli 100 %:n seutukuntia ovat Koillis-Pirkanmaan, Tampereen ja Forssan seutukunnat. Heikoin työpaikkaomavaraisuus on Riihimäen ja Itä-Pirkanmaan seutukunnissa.

Pääasiassa maa- ja metsätalouden työpaikat sijaitsevat seudullisella perusverkolla ja palvelun ja hallinnon sekä teollisuuden työpaikat taajamissa ja

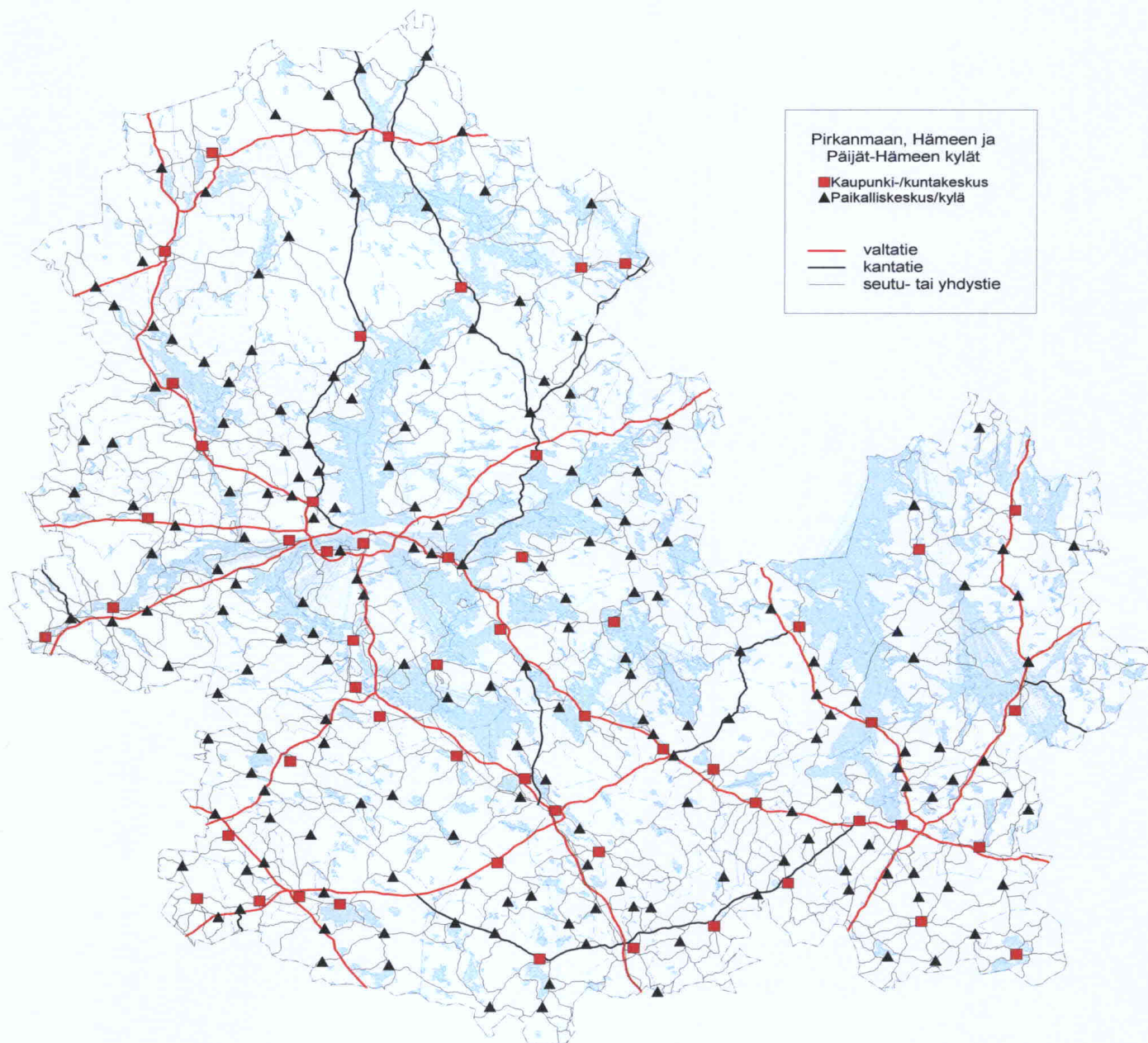
pääteiden varsilla. Päätieverkon ulkopuolisia alueita, joissa teollisuus on hal-
litseva työpaikkatyyppi mm. Mäntässä, Juupajoella, Sysmässä ja Äetsässä.
Suurimmat työpaikkakeskittymät ovat pääasiassa taajamissa ja valtateiden
varsilla. Suuria työpaikkakeskittymiä seudullisella perusverkolla on mm.
Mäntässä, Lempäälässä, Orimattilassa ja Vammalassa.



Kuva 5. Työpaikkatiheys vuonna 1995

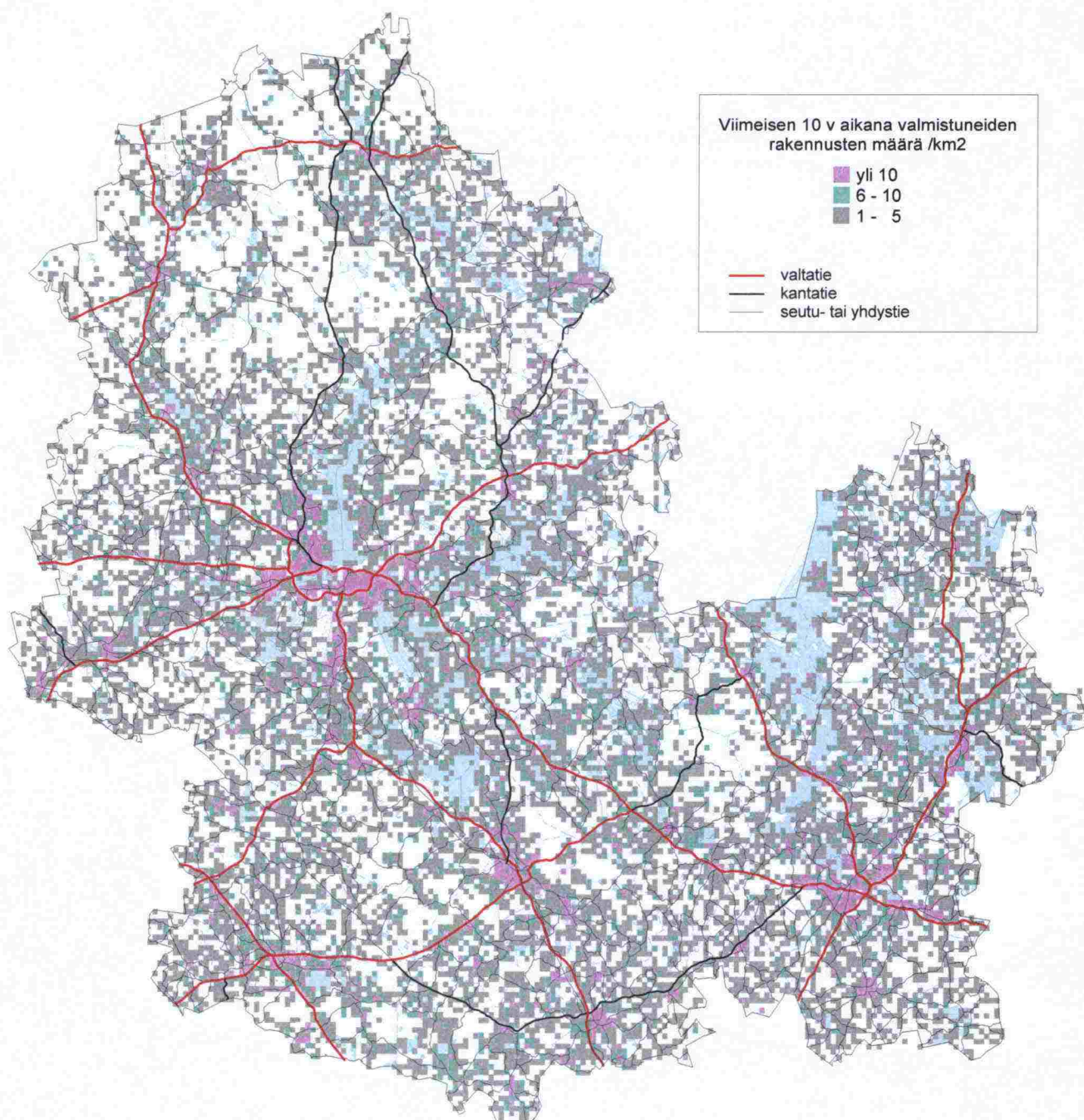
3.2 Kyläverkko

Syrjäkylillä väki vanhenee ja vähenee. Toisaalta on näkyvissä merkkejä siitä, että asutus hakeutuu lähellä kasvukeskuksia oleviin kyliin. Päijät-Hämeessä tehdyn tutkimuksen mukaisesti työpaikkojen läheisyys vaikuttaa keskeisesti asuinpaikan valintaan ja kehittyvät kylät sijaitsevatkin usein hyvien kulkuyhteyksien päässä työpaikoista. Kuvassa 6 on esitetty Hämeen tiepiirin alueen kyläverkko. Kaupungit ja kuntakeskukset sijaitsevat pääteiden varsilla, paikalliskeskukset ja kylät ovat hajaantuneet seudulliselle perusverkolle.



Kuva 6. Hämeen tiepiirin kyläverkko

Uudisrakentamista ja peruskorjaustoimintaa voidaan pitää yhtenä merkinä kylän elinvoimaisuudesta. Kuvassa 7 on esitetty vuosina 1989-1999 rakennetut uudisrakennukset Hämeen tiepiirin alueella rakennus- ja huoneistorekisterin mukaan. Eniten uusia rakennuksia on rakennettu työpaikkakeskittymien läheisyyteen pääteiden varsille. Seudullisella verkolla painottuvat tienvarsien lisäksi ranta-alueet.



Kuva 7. Viimeisen 10 vuoden aikana valmistuneet rakennukset

4 HÄMEEN TIEPIIRIN MAASEUDUN PERUSVERKON OMINAISUUDET

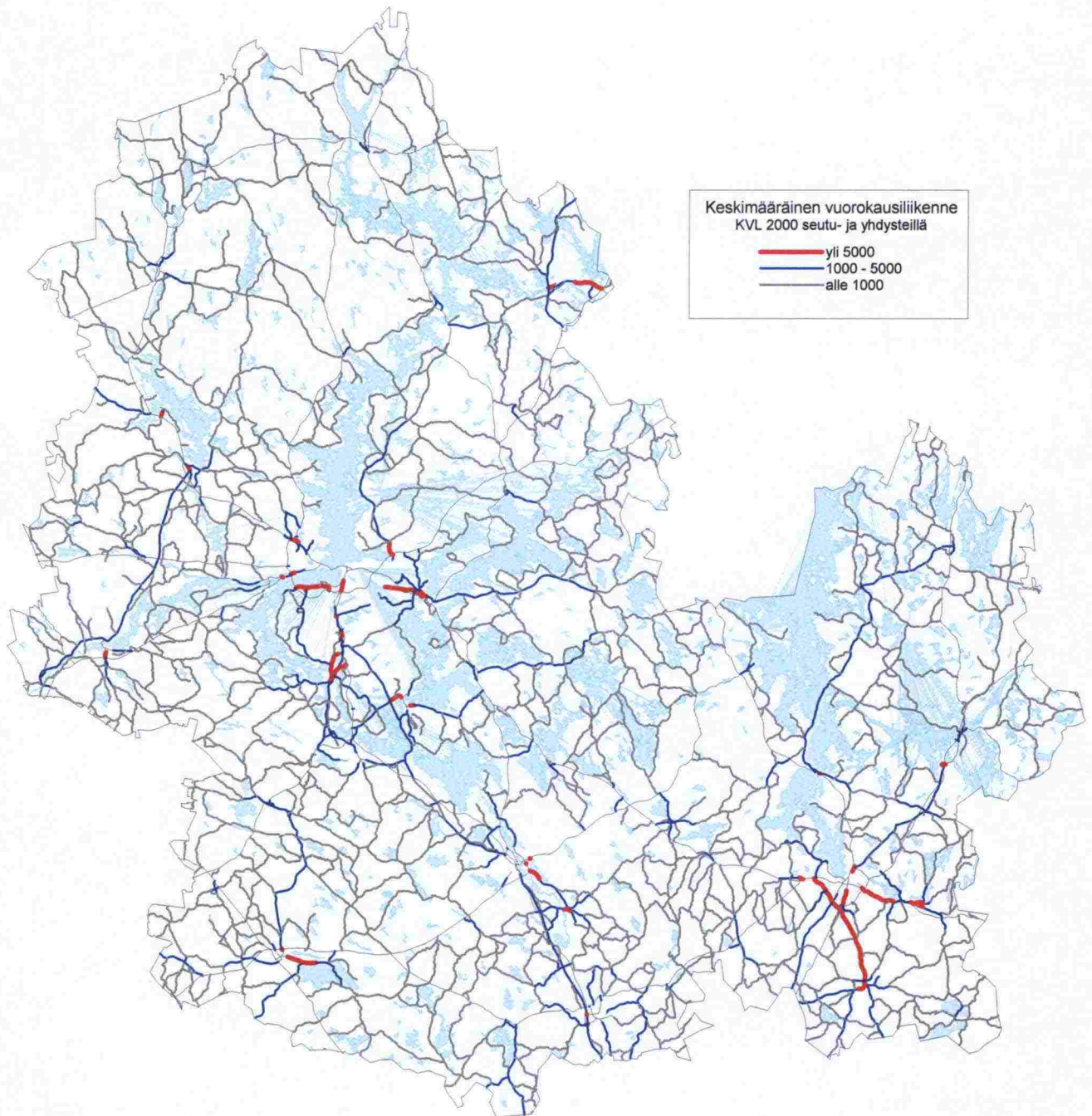
4.1 Seudullisen perusverkon laajuus ja liikennemäärät

Hämeen tiepiirin hallinnoiman tieverkon pituus vuoden 2002 alussa on 9418 kilometriä. Tieverkon pituudesta yhteensä 1579 km kuuluu toiminnallisen luokan mukaan valta- ja kantateihin. Seutu- ja yhdysteiden yhteenlaskettu pituus on 7849 km eli tiepituudella mitattuna seudullinen perusverkko muodostaa 83 % Hämeen tiepiirin yleisestä tieverkosta. Seuraavassa taulukossa on esitetty erilaisten päällysteiden tiepituudet Hämeen tiepiirin seudullisella perusverkolla.

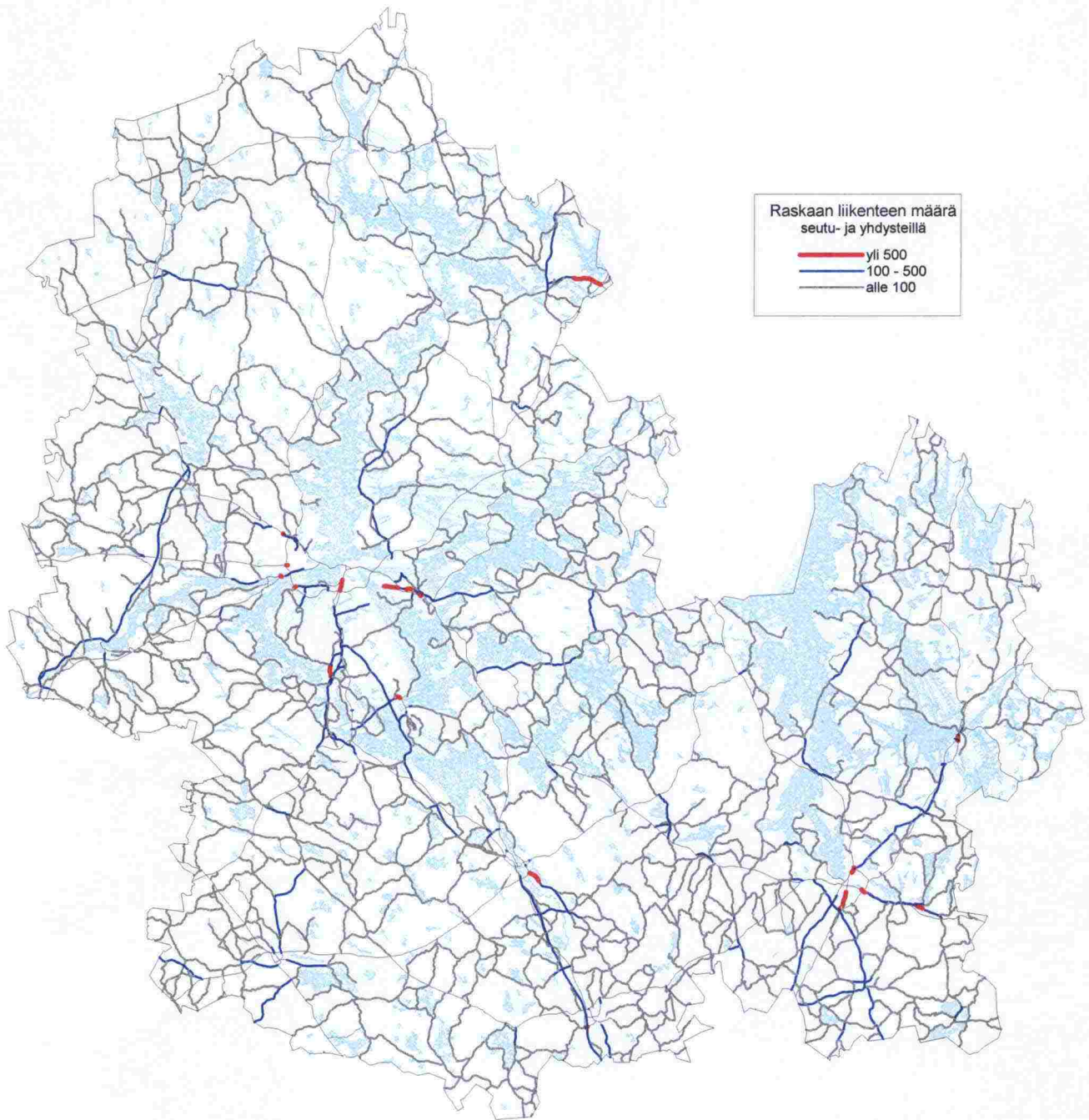
Taulukko 1. Toiminnallisten luokkien tiepituus päällystetyypeittäin

	yhteensä (km)	asfalttibetonit	pehmeät asfalttibetoni	soratien pinta	soratiet
seututiet	1372	686	684	2	
yhdystiet	6477	602	2087	832	2956

Keskimääräinen vuorokausiliikenne seututeillä 1.1.2002 oli 1814 ja yhdysteillä 363 ajoneuvoa vuorokaudessa. Suurin keskimääräinen vuorokausiliikenne seututeillä on Päijät-Hämeessä (KVL 2005) ja yhdysteillä Kanta-Hämeessä (KVL 440). Liikenteen kasvu on jatkunut noin 2,5 % vuosivauhdilla. Liikennemäärien kasvu keskittyy kuitenkin pääteille. Kuvassa 8 on esitetty keskimääräinen vuorokausiliikenne ja kuvassa 9 raskaan liikenteen määrä tiejaksoittain seudullisella perusverkolla. Vilkkainta liikenne seutu- ja yhdysteillä on kaupunkien liepeillä Tampereella, Lahdessa ja myös Hämeenlinnan ja Forssan seuduilla sekä Mäntässä. Myös raskaan liikenteen KVL on suuri kaupunkien liepeillä.



Kuva 8. Keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL 2000) seudullisella perusverkolla



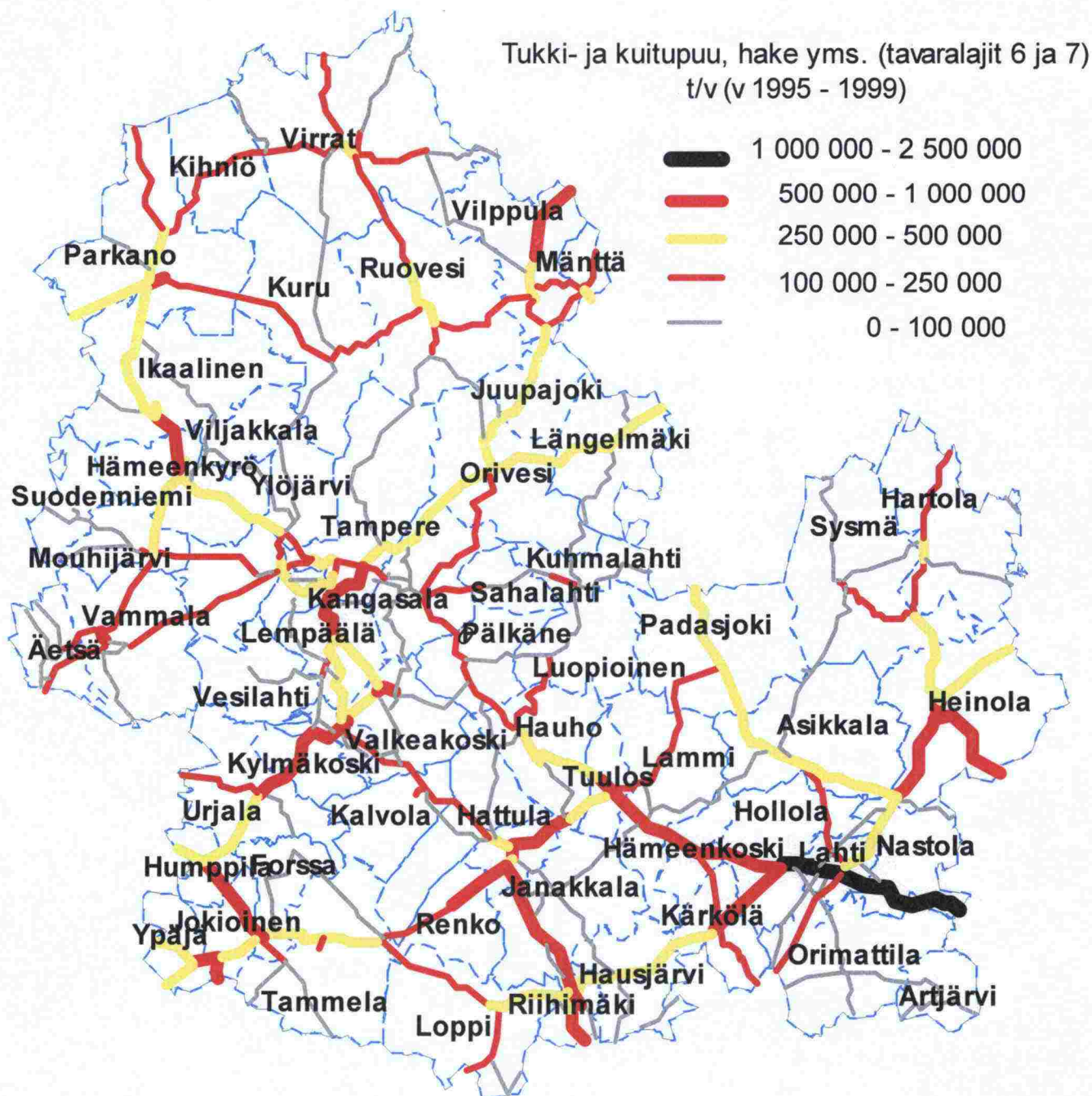
Kuva 9. Raskaan liikenteen määrä seudullisella perusverkolla

4.2 Tavarakuljetukset perusverkolla

4.2.1 Puutavarakuljetukset

Puutavarakuljetuksissa käytetään laajasti koko tiepiirin tieverkkoa. Merkittävimmät kuljetuksen toimituskohteet ovat FinnForest Rengon saha Rengossa, Koski-Timber Hämeenkoskella ja Stora Enso Heinolan tehtaat Heinolassa.

Seudullisella verkolla suurimmat puutavaravirrat suuntautuvat Mänttään. Kuljetukset VR:n lastauspisteille ovat myös merkittäviä. Tärkeitä kuljetussuuntia ovat lisäksi Myllykosken/Sunilan sekä Kirkniemen/Lohjan suunta.



Kuva 10. Puutavarakuljetusten tavaravirrat kuntien välillä v. 1995-1999. (Kuva ei kerro reittejä tieverkolla, ainoastaan kuntien välisen virran suuruuden.)

Puutavarakuljetukset ovat aikatauluun sidottuja. Valtaosa toimituskohteista on 2/5 systeemissä, eli ympärivuorokautinen kuljetus ei ole mahdollista.

Puutavarakuljetuksissa on käytössä kuljetustenohjausjärjestelmä, johon on liitetty kuljetusten vastaanottojärjestelmä, paikkatietojärjestelmä, varastore-

kisteri sekä kattava keskustietojärjestelmä. Järjestelmästä on saatavissa kaikki kuljetukseen liittyvä informaatio.

Useissa Hämeen tiepiirin alueiden kunnissa pidetään metsäteollisuuden kuljetuksia tärkeimpänä liikkumis- ja kuljetustarpeena seudullisella perusverkollla. Kannattava puunhankinta nähdään koko alueen hyvinvointia parantavana tekijänä. Puutavarakuljetuksissa ongelmia aiheuttavat mm. siirtolastaukseen sopivien tienkohtien vähäisyys sekä metsään johtavien liittymien vähäisyys.

4.2.2 Maitokuljetukset

Maitokuljetuksissa käytetään seudullista tieverkkoa siinä laajuudessa kuin maidontuottajat Hämeen tiepiirin alueella sijaitsevat. Tärkeimmät reitit suuntautuvat tuotantotiloilta pääteiden suuntaan Kouvolaan, Riihimäelle, Turkuun, Jyväskylään, Tampereelle ja Lapinlahdelle.

Maitokuljetukset ovat aikatauluihin sidottuja sekä tuotantotoiminnan kannalta että maidontuottajien lypsyajkojen (aamu- ja iltalypsyt) osalta.

Maidonkuljettajista Valiolla on käytössä suunnitteluohjelmisto, jolla optimoidaan maitoautojen reitit ja aikataulut. Keväällä 2002 on käynnistetty Valion ja Hämeen tiepiirin yhteinen projekti, jonka tavoitteena on siirtää kausivaihtelun mukaan Tiehallinnolle tieto kunkin reitinosan keräilypäivistä ja -ajoista. Valion osuus koko maan maitokuljetuksista on 75-80 %.

Maitokuljetuksiin on tulossa suuria muutoksia johtuen lähivuosina Valiolla toteutettavista tuotantolaitosmuutoksista. Muutokset lisäävät tienpitoon liittyviin vaatimuksia, jotta aikataulut pitäisivät.

4.2.3 Muut kuljetukset

Maaseutukunnissa on useita melko merkittäviäkin yrityksiä kaukanakin valta- ja kantateistä ja niillä on paljon raskaita kuljetuksia. Teollisuuden erityyppisistä kuljetuksista Hämeen tiepiirin alueella voidaan mainita esimerkkinä metalliteollisuuden kuljetukset (esim. Viljakkala, Hämeenkyrö), betoniteollisuuden kuljetukset (esim. Hämeenkyrö), talonrakennustehtaiden kuljetukset (esim. Ikaalinen), ikkunatehtaiden kuljetukset (esim. Asikkala, Ikaalinen, Ruovesi), sora-alan kuljetukset (esim. Hämeenkyrö, Ikaalinen, Urjala) sekä turveteollisuuden kuljetukset (esim. Kihniö).

Erityistä huomiota vaativat vaarallisten aineiden kuljetukset esim. öljykuljetukset, joissa käytetään koko alempiasteista tieverkkoa siinä laajuudessa kuin öljyasiakkaat tieverkolla ovat. Teiden liukkaus on usein ongelmana vaarallisten aineiden kuljetuksissa. Talvihoito tulisi toteuttaa huolella ja nopeasti, ja aurauksien tekemistä ojan päälle tulisi välttää.

Maito- ja puutavarakuljetusten lisäksi muita aikatauluihin sidottuja kuljetuksia tavaraliikenteessä ovat mm. päivittäistavarakaupan kuljetukset. Osa kuljetuksista ajoittuu varhaisiin aamuihin (esim. leipä- ja maitotaloustuotteet). Vähittäiskaupan kuljetuksissa tavaraa toimitetaan keskusvarastoilta tyypillisesti suuriin marketteihin 6 kertaa viikossa, pienempiin marketteihin 4 kertaa viikossa ja lähikauppoihin 2 kertaa viikossa. Mm. S-ryhmän ja Keskon vähit-

täistavarakuljetuksissa on käytössä ATK-pohjaiset kuljetusten optimointijärjestelmät.

Maatalouden raskaista kuljetuksista merkittäviä maitokuljetusten lisäksi ovat myös rehukuljetukset tuotantotiloille. Syksyisin esim. sokerijuurikkaan kuljetuksissa käytetään jonkin verran nk. aikatauluajoa kuormanpurkutilanteet huomioiden.

4.3 Henkilökuljetukset perusverkolla

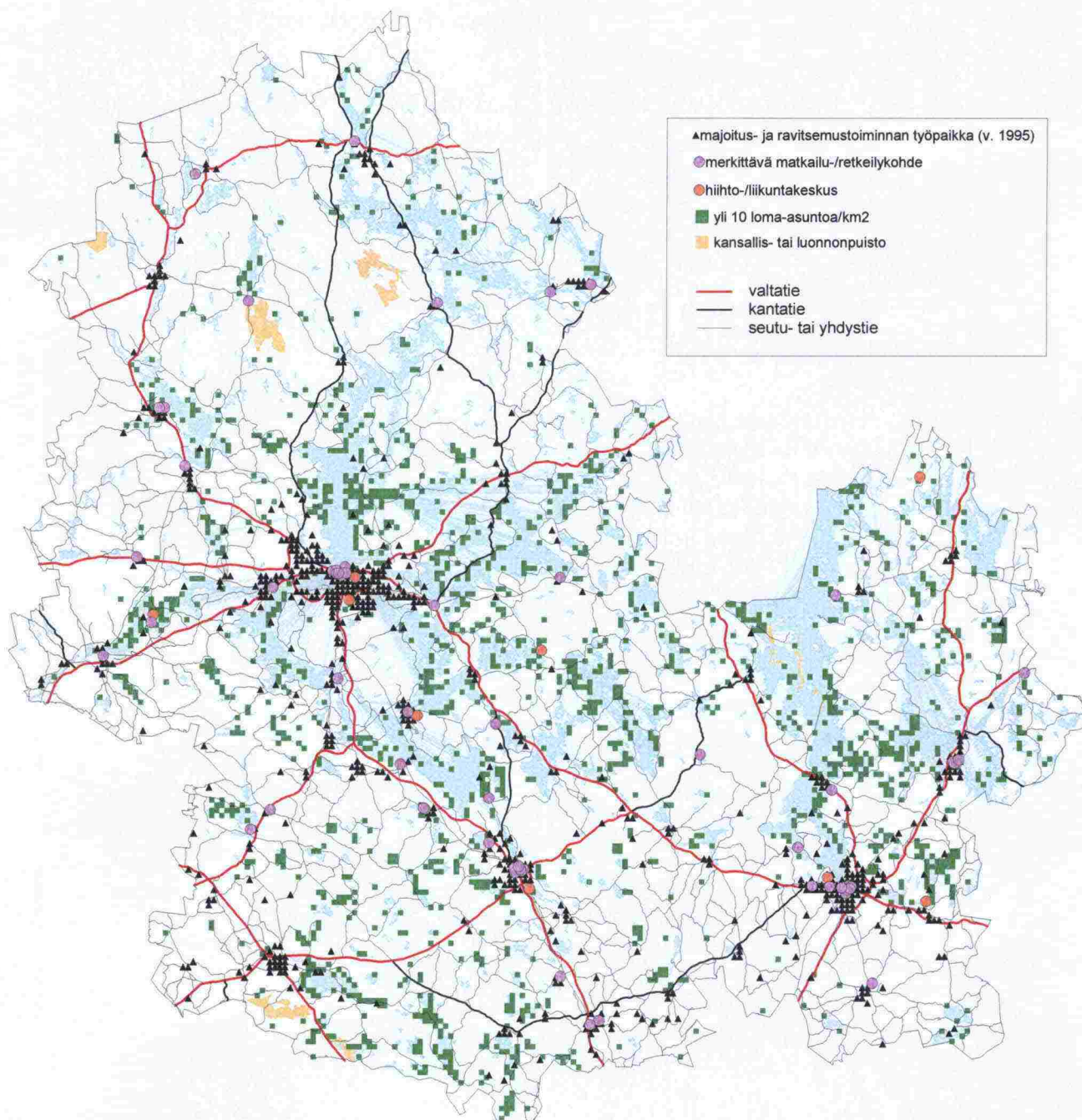
4.3.1 Matkailu

Hämeen tiepiirin alueella on useita valtakunnallisesti merkittäviä matkailukohteita. Kävijämääriltään vilkkaimmat kohteet ovat kaupungeissa ja pääteiden varsilla. Myös seudullisella perusverkolla on runsaasti suosittuja matkailukohteita, esimerkiksi Seitsemisen luontokeskus, Iittalan lasikeskus, Orimattilan kotieläinpuisto, Tervakosken Puuhamaa, useat hiihtokeskukset ja lukuisat maatilamajoituskohteet. Kansallis- ja luonnonpuistoja on kaikissa maakunnissa. Laajimmat niistä sijaitsevat Pirkanmaan pohjoisosissa.

Liikenne hiihtokeskuksiin on vilkasta erityisesti talviesonkina ja asettaa haasteita yhteyksien talvikunnossapidolle.

Maatilamatkailu on viime vuosina kehittynyt voimakkaasti ja asettaa vaatimuksia haja-asutusalueen tieverkon toimivuudelle sääolosuhteista riippumatta.

Hämeen tiepiirin alue on tiheän loma-asutuksen aluetta. Loma-asunnot keskittyvät voimakkaasti järvien rannoille. Yksittäisten loma-asuntojen lisäksi on suosittuja lomakylä mm. Päijänteen rannoilla. Loma-asuntoja on muutettu jonkin verran vakituisiksi asunnoiksi ja tulevaisuudessa etenkin hyvien yhteyksien päässä palveluista ja työpaikoista olevia loma-asuntoja tultaneen yhä lisääntyvässä määrin muuttamaan ympäri vuoden asuttaviksi. Loma-asutusvaltaisilla alueilla liikenteen tarpeet jakautuvat kaikille yleisille teille kaikkiin suuntiin.



Kuva 11. Matkailukohteita, majoitus- ja ravitsemusalan työpaikkoja, virkistysalueita sekä tiheimmät loma-asutusalueet

4.3.2 Lakisääteiset kuljetukset

Lakisääteisiä henkilökuljetuksia tieverkolla ovat koululaiskuljetukset niiden peruskoululaisten osalta jotka asuvat yli 5 km päässä koulusta, sosiaalitoimen kuljetuksista mm. vammaispalvelulain mukaan kuljetuksiin oikeutettujen lakisääteiset matkat sekä palo- ja pelastustoimen kuljetukset.

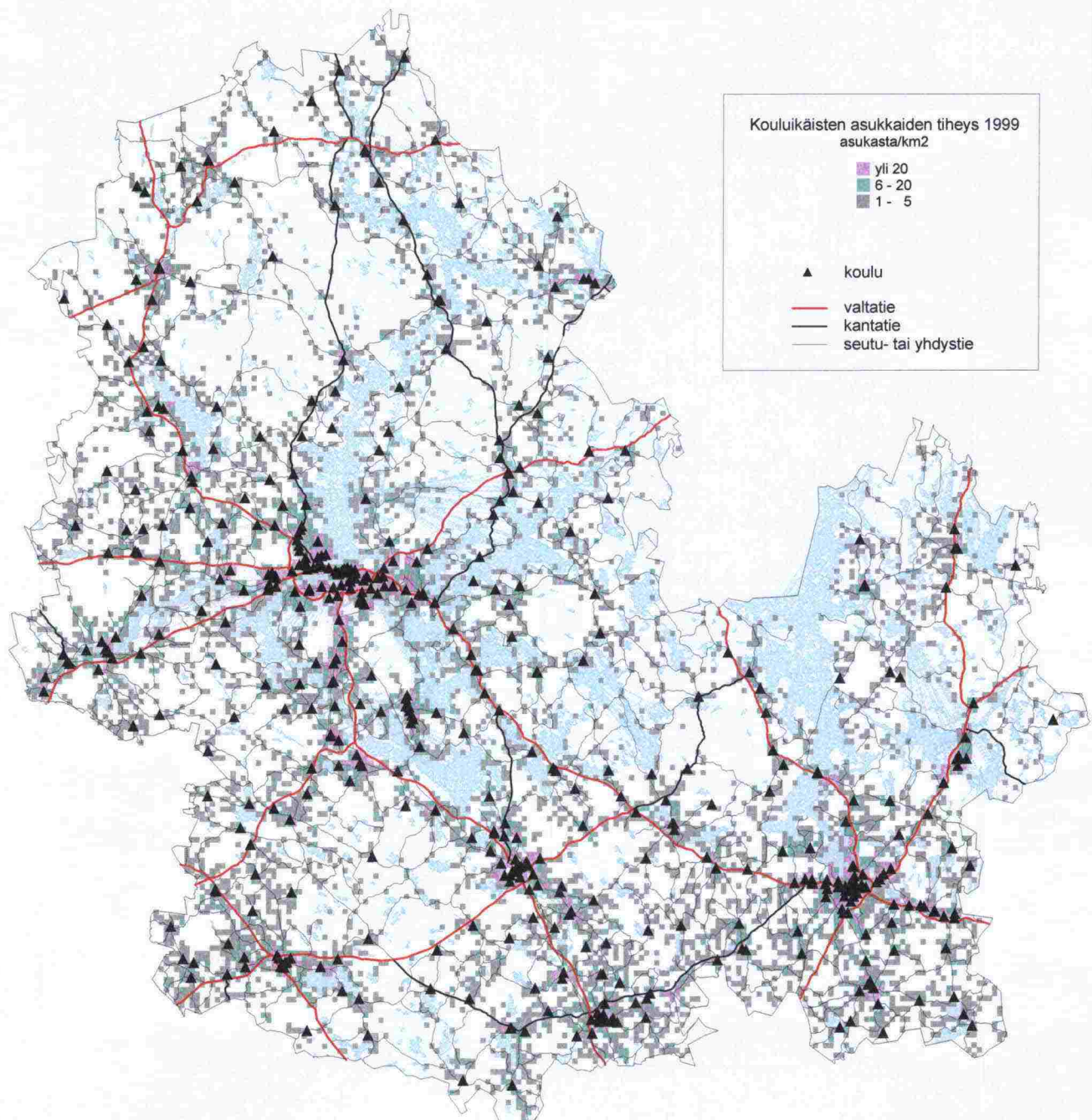
Koulujen lakkauttaminen haja-asutusalueilla lisää koululaisten kuljetustarpeita sekä sitä kautta aiheuttaa paineita myös tienpidon ajoitukseen syrjäisimmillä haja-asutusalueilla.

Kuvassa 12 on esitetty koululaisten määrä ja kouluverkko Hämeen tiepiirin alueella. Kouluverkko on tihein taajamissa ja pääteiden varsilla. Kouluverkko on tiheä Lounais-Pirkanmaan seutukunnassa, Luoteis-Pirkanmaan seutukunnan eteläosassa sekä Etelä-Pirkanmaan seutukunnassa joissa myös sijaitsee lukumääräisesti eniten koulujen seudullisella perusverkolla. Haja-asutusalueilla koulumatkat useissa kunnissa muodostuvat niin pitkiksi, että joudutaan järjestämään runsaasti kuljetuksia.

Koulukuljetukset ovat tiiviisti aikatauluihin sidottuja ja haja-asutusalueella voidaan olettaa pääsääntöisesti kaikille kouluille ainakin osan oppilaita tulevan joko linja-auto- tai taksikuljetuksista.

Väestön ikääntyminen haja-asutusalueilla lisää sosiaalitoimen kuljetustarpeita ja mm. kotipalvelun ateriapalvelu- ja lääkekuljetuksia toimitetaan asiakkaille päivittäin yhä lisääntyvässä määrin.

Palo- ja pelastustoimen kuljetukset edellyttävät alemman tieverkon olevan ajokelpoinen kaikkina vuoden- ja vuorokaudenaikoina.



Kuva 12. Kouluikäisten määrä vuonna 1999 sekä koulut

4.3.3 Muu julkinen liikenne

Hämeen tiepiirin alueilla lipputuloperusteinen, palvelutasoltaan tiheävuoroinen joukkoliikennetarjonta painottuu päätieverkolle. Seudullisella perusverkolla joukkoliikennepalvelujen tarjonta on suurelta osin koululaiskuljetuksia ja/tai lääninhallitusten ja kuntien ostoliikenteiden varassa etenkin haja-asutusalueilla.

Valtakunnan tasolla tavoitteena on tasapuolisten liikkumismahdollisuuksien turvaaminen maaseutualueilla kehittämällä julkisen liikenteen järjestelmiä ja takaamalla tarvittava peruspalvelutaso. Tämä asettaa osaltaan vaatimuksia seudullisen perusverkon tienpidolle. Kaupunkiseuduilla taas pyritään lisäämään joukkoliikennejärjestelmän houkuttelevuutta kehittämällä sen tehokkuutta, turvallisuutta, laatutasoa ja esteettömyyttä.

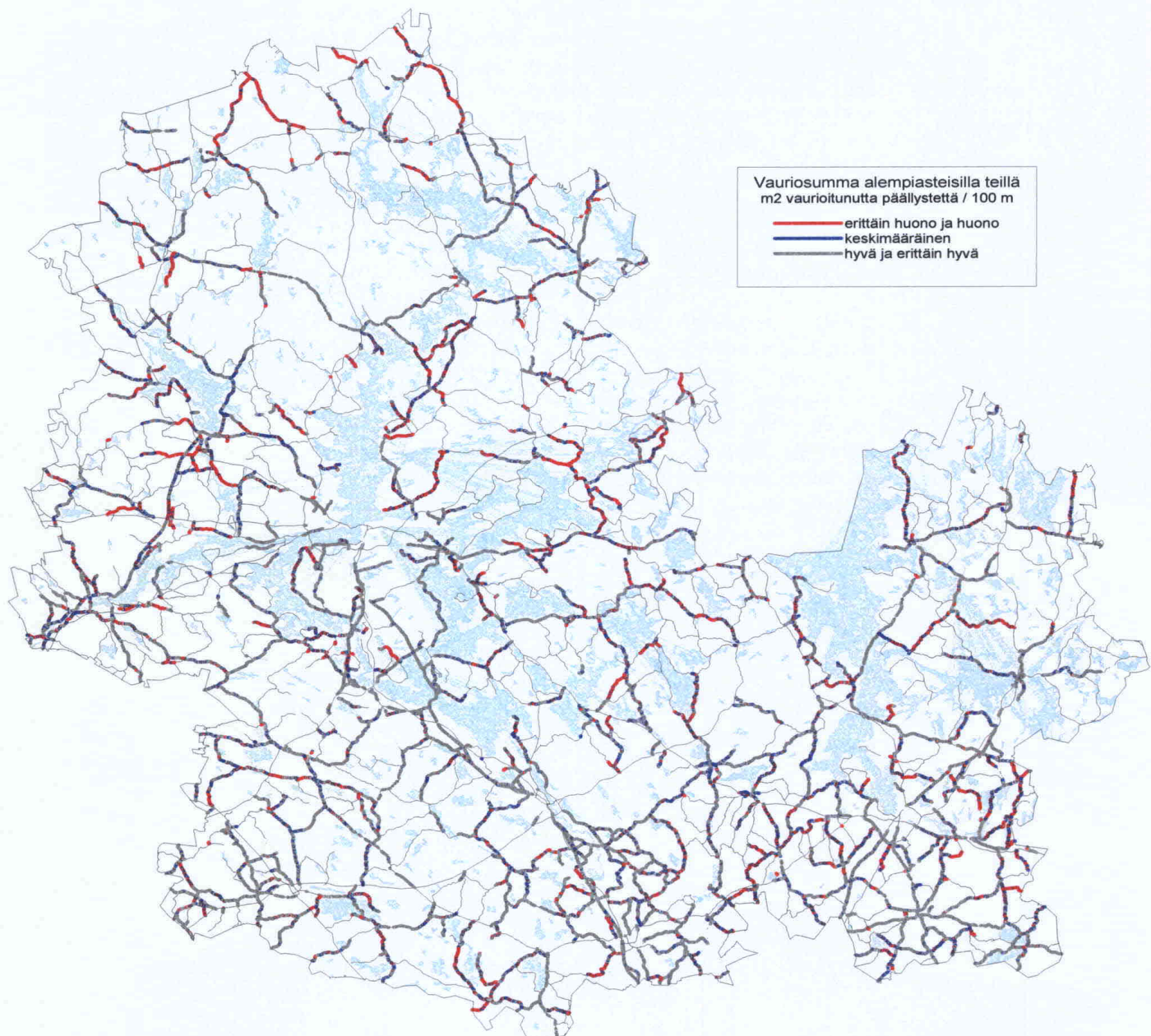
Valtakunnan tasolla kehitetään parhaillaan DigiStop-pysäkkirekisteriä sekä Valtakunnallisen liikennelupajärjestelmän (VALLU) hyödyntämistä nykyisten joukkoliikenteen reitti- ja aikataulutietojen muuttamista karttaesityksiksi niin, että niitä pystyttäisiin hyödyntämään mm. teiden täsmähoidossa.

Tulevaisuudessa vapaasti kutsujen pohjalta reititettävän kutsujoukkoliikenteen tarjontaa tullee lisääntymään sekä lakisääteisten kuljetusten hoidossa että vakiovuoroisen linja-autoliikenteen ja ostoliikenteen korvaajana. Tämä asettaa osaltaan nykyistä suurempia vaatimuksia tienpidolle etenkin talvella, koska esim. lakisääteisten kuljetusten hoidossa kutsujoukkoliikenteellä voidaan tarvittaessa hakea matkustajia kotiportaalta saakka, jolloin edellytyksenä voi olla nykyistä (taksi)kalustoa suuremman auton saaminen kotipihojen läheisyyteen.

4.4 Perusverkon kunto, hoito ja ylläpito

4.4.1 Kunto

Päällystettyjen teiden rakenteellista kuntoa arvioitiin vuoden 2002 alussa valmistuneessa *Hämeen tiepiirin päällystettyjen teiden rakenteellinen kunto* -tarveselvityksessä. Vähäliikenteisten teiden kunto on selvästi heikentynyt etenkin vaurioiden ja epätasaisuuden osalta. Kuvassa 13 ja taulukossa 2 on esitetty vauriosumma seudullisen perusverkon päällystetyillä teillä tiejaksoittain. Seudullisella perusverkolla teiden rakenteellinen kunto on erittäin huono tai huono usealla tiejaksolla koko tiepiirin alueella. Eniten vaurioituneita teitä on Päijät-Hämeen eteläosassa ja Hämeen kaakkoisosassa Hämeenlinnan ja Lahden välisellä alueella.



Kuva 13. Vauriosumma päällystetyillä teillä m²/100 metriä

Taulukko 2. Vauriosumman luokittelu ja jakautuminen tien pituuden mukaan

luokka	vauriota /100m	pituus m yht.	osuus koko tienpituudesta
erittäin hyvä tai hyvä	0-30 m ²	5,357,313	75%
keskimääräinen	30-60 m ²	900,994	13%
erittäin huono ja huono	yli 60 m ²	869,088	12%

Vertailtaessa eri tiepiirejä kuntomuuttujien kehityksen perusteella Häme on ollut vuosien 1994-2001 ajan parhaimpien piirien joukossa vilkasliikenteisten

teiden kunnon osalta. Vähäliikenteisimmällä tieverkolla Hämeen sijoitus on pudonnut keskitason alapuolelle epätasaisuudessa ja vaurioitumisessa.

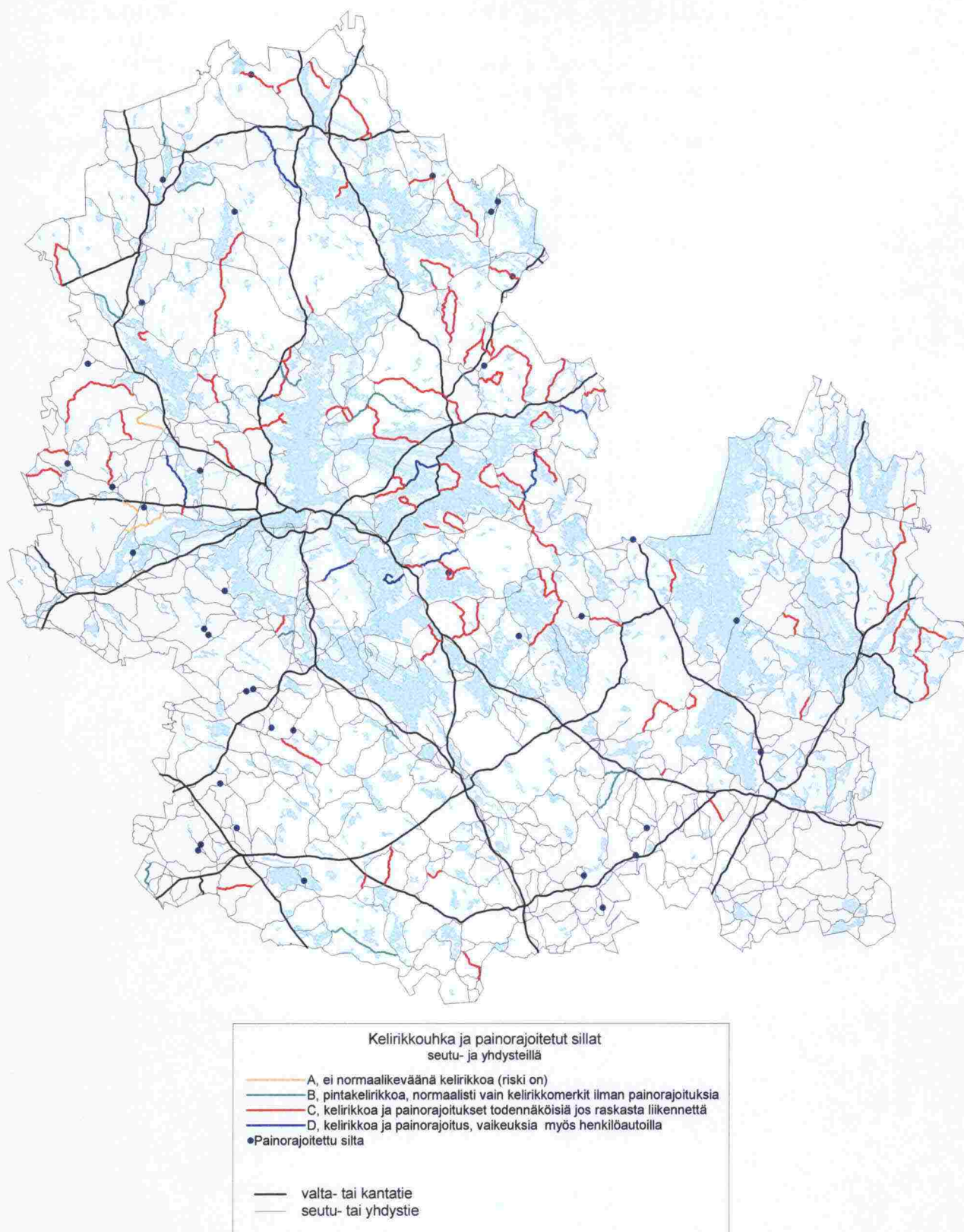
Soratieverkolla inventoitujen kelirikkovaurioiden määrä ja painorajoitukset ovat lisääntyneet. Päälystetyllä tieverkolla kunto on kokonaisuudessaan heikentynyt. Merkittävintä kunnon heikkeneminen on ollut päälystetyllä vähäliikenteisellä paikallistieverkolla. Vähäliikenteisten teiden kunto on selvästi heikentynyt etenkin vaurioiden ja epätasaisuuden osalta.

Sillat ovat hiljalleen ikääntyneet, joten korjausikään tulevien siltojen määrä tulee jatkossa koko ajan kasvamaan johtuen siltojen nykyisestä ikäkaumasta. Painorajoitetut sillat haittaavat raskaiden kuljetusten sujumista.

Kelirikkouhkaiset tiejaksot seudullisella perusverkolla Hämeen tiepiirin alueella painottuvat selvästi Pirkanmaalle, jossa kelirikkoaikoina on ongelmia erityisesti elintarvike- ja puutavarakuljetusten hoitamisessa. Muualla runko-kelirikkoa on vain satunnaisesti.

Kelirikkoa esiintyy selvästi eniten Pirkanmaan alueella sekä Heinolan ympäristössä Päijät-Hämeessä. Muualla kelirikkouhkaa on vain muutamalla tiejaksolla. painorajoitettuja siltoja on eniten alueen länsiosassa, muualla satunnaisesti. Painorajoitettuja siltoja ei juurikaan ole kelirikkouhan alaisilla teillä.

Seudullisen perusverkon kunto halutaan kunnissa nähdä sellaisena, että se osaltaan tarjoaa kaupunkilaisille mahdollisuuden haja-asutusalueella asumiseen. Tieverkon kunto nähdään osana kuntien imagoa ja elinkeinojen ja asumisen kehittämisen elinehtona.



Kuva 14. Kelirikkouhka ja painorajoitetut sillat seutu- ja yhdysteillä

4.4.2 Hoito- ja ylläpito

Tieverkko on jaettu talvihoitoluokkiin, joiden perusteella määräytyvät talvihoidon taso ja laatuvaatimukset. Laatuvaatimukset ja toimenpideaajat ovat tiukimmat I luokassa ja väljimmät III-luokassa. Teiden talvikunnossapitoluokitus on tehty teiden liikenteellisen merkittävyyden perusteella.

- Luokka I (1s, 1, 1b) normaalisti aina paljaana, tingitään öisin, osan talvea lumipintaisena
- Luokka II, pääosin lumipintainen
- Luokka III, lumipintainen, hiekoitus vain pahimmissa olosuhteissa

Tienpituuden mukaan tarkasteltuna talvihoitoluokkaan III kuuluvia teitä on suhteessa eniten Pirkanmaan vähäliikenteisillä teillä. Talvihoitoluokkaan 1 kuuluvat seutu- ja yhdystiet ovat pääsääntöisesti suurten kaupunkien liepeillä Tampereen, Lahden, Hämeenlinnan, Riihimäen ja Forssan seuduilla, joissa liikennemäärät ovat suurimmat.

Taulukko 3. Seudullisen perusverkon tienpituudet eri talvikunnossapitoluokissa

Hoitoluokka	I	II	III
Seututie	595 km	775 km	2 km
Yhdystie	220 km	1400 km	4856 km

Kuljetusyrittäjät pitävät tärkeimpänä palvelutason osatekijänä talvihoitoa (aura ja hiekoituksen ajoitus/normisto). Maitokuljetuksissa tiukoista aikatauluista johtuen liukauden torjunta ja kelirikkoaikojen täsmähoito tulisi erityisesti huomioida tienpidossa. Myös puutavarakuljetuksissa kuljetusten onnistumisen kannalta keskeistä on talvihoidon taso ja erityisesti mäkien liukauden esto auraamalla, suolaamalla ja hiekoittamalla. Kuljetusten tehostaminen edellyttäisi teiden pitämistä kunnossa myös yöllä.

5 HÄMEEN TIEPIIRIN MAASEUDUN PERUSVERKON KEHITTÄMISTARPEET

5.1 Maakuntien tavoitteet ja painotukset

Maakuntien tavoitteita on tarkasteltu käyttämällä lähteinä maakuntasuunnitelmia, -ohjelmia ja strategioita. Lisäksi lähteenä on käytetty Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat –raportin sekä toiminta- ja taloussuunnitelman liitteinä esitettyjä maakuntaliittojen lausuntoja.

Infrastruktuuriin liittyvät tavoitteet on ryhmitelty aiheen kannalta merkittävien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti, ja jaoteltu kahteen ryhmään: asuminen ja elinkeinot ja aluerakenne ja infrastruktuuri.

(a) Asuminen ja elinkeinot

• Alueiden omien vahvuuksien ja sijaintitekijöiden hyödyntäminen

Päijät-Hämeessä kaupunkiseutujen asukastiheys pidetään nykyisellä tasolla lisäämällä rakentamista nykyisille taajama-alueille ja kehitettävien kylien vaikutusalueille. Maaseudun kehitettävät kylät on kirjattu seutukaavaan. Eri viranomaisten tuki on tärkeää valitun kylärakenteen säilyttämiselle.

Tiepiirien ja muiden aluekehitykseen vaikuttavien viranomaisten toimenpiteet tulee kohdistaa maakunnan hyväksymien maankäyttötavoitteiden mukaan. Myös tienpidon määrärahat tulisi kohdistaa maakunnittaisten rahoituspuutteiden pohjalta.

Kanta-Hämeessä kaupunkiseutujen painottaminen tienpidossa on tärkeää, joskin se myös voimakkaasti lisää kasvun keskittymistä kaupunkiseuduille. Hämeessä maaseudulla on erityisvahvuuksia kolmentyyppisissä toiminnoissa: maa- ja metsätaloudessa, asumisessa sekä matkailu- ja vapaa-ajan toiminnoissa. Tähän perustuen maakuntasuunnitelmassa maaseutua on kuvattu kolmentyyppisinä vyöhykkeinä:

- 1) perusmaaseutuna, jossa keskeisellä sijalla on maa- ja metsätalous,
- 2) maaseutuasumisen alueena jossa muusta kuin maa- ja metsätaloudesta toimeentulonsa saavan väestön osa on huomattava,
- 3) metsätalouden, vapaa-ajan ja matkailun maaseutuna jossa loma-asutuksen, matkailun ja muun vapaa-ajan kehittämiselle maaseutuelinkeinojen tukena on erityisiä edellytyksiä ja johon sijoittuu laajoja yhtenäisiä tehokkaan metsätalouden alueita.

Pirkanmaalla kuten muuallakin Suomessa on meneillään voimakas muutto-liike maalta kaupunkeihin. Tienpidon painotusten tulee Pirkanmaan liiton mukaan siirtyä kaupunkiseudulle ja taajamiin liikenteen lisääntymisen myötä. Kilpailukykyisten valtakunnallisten ja kansainvälisten yhteyksien toteuttaminen mahdollistaa maakunnan vetovoimaisen ja dynaamisen imagon kehittämisen.

- **Haja-asutukseen ja yksittäistoimintoihin perustuvat elinkeinot**
(Sisältää elinkeinoelämän kuljetukset, myös "yksittäistoimintoihin perustuvat" maatalouden ja puutavarakuljetukset)
- **Maaseudun tarve saada uusia asukkaita**
(Sisältää myös loma-asumisen tarkastelun)

Päijät-Hämeessä maaseudun elinvoimaisuuden säilymisen avaimena on maatilojen jatkuvuuden turvaaminen. Päijät-Häme pyrkii profiloitumaan maaseutuasumisen maakunnaksi: Hyvät liikenneyhteydet tuovat maaseudulla asumisen konkreettiseksi vaihtoehdoksi.

Kanta-Hämeessä maatalouden sopimustuotannon turvaamiseksi edistetään yhtenäisten laatuketjujen syntymistä alkutuotannosta kuluttajalle saakka. Tavoitteena on myös maatilojen ja maaseutuyritysten kilpailukyvyyn parantuminen, luontoyrittämisen vahvistuminen. Hämeen liiton mukaan maaseudun hyvinvointi on vahvasti riippuvainen maa- ja metsätalouden menestymisestä. Vaikka loma-asutus tuo maaseudulle lisää palvelujen käyttäjiä, maaltamuut-tokehitys tulee uhkaamaan erityisesti maaseudun palveluiden säilyttämistä.

Pirkanmaalla keskeisimpiä luonnonvaroja ovat maakunnan hyvätuottoiset ja runsaat metsät. Pirkanmaan maaseudun elinvoimaisuus riippuu monipuolisista asumis-, liikkumis- ja vapaa-ajanviettomahdollisuuksista.

(b) Aluerakenne ja infrastruktuuri

- **Maaseudun keskusten verkko**
- **Kyläverkoston kehittäminen**
- **(Kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutus)**
- **Olemassa olevien rakenteiden hyödyntäminen (tieverkko)**

Kanta-Hämeessä yhdyskuntarakenteen kehittäminen perustuu sekä maakunta- että seutukuntapohjaiseen ajatteluun. Lisäksi määritellään kehittyvien kylien verkko. Etäisyydet Kanta-Hämeessä ovat lyhyitä ja kulkuyhteydet hyviä, joten maaseutu voi hyödyntää taajamien palveluja. Maakunnan liiton ja tiepiirin yhteistyössä tulisi jatkossa keskittyä alempiasteisen tiestön varrella olevien kehittyvien alueiden määrittelyyn.

Pirkanmaalla suuri seutukuntakeskusten määrä ja niiden sijoittuminen tasaaisesti maakunnan eri osiin korostaa seudullisten teiden merkitystä maakunnan yhdyskuntarakenteen ja elinkeinoelämän kehittämisessä. Tavoitteena on taajamanauhojen rajaaminen siten, että nykyiset ja suunnitellut tieverkot tulevat taloudellisesti hyödynnetyiksi. Kyläaluevarausten tavoitteena on osoittaa elinvoimaiset kylät. Puutavara- ja maatalouden kuljetukset kärsivät kelirikko- ja muille huonokuntoisille telille asetettavista painorajoituksista. Kuljetuksia vaikeuttavat kelirikkotiet tulee nykyistä paremmin ottaa huomioon perustienpidon rahoituksen suuntaamisessa.

Päijät-Hämeen tavoitteena on olemassa olevan rakenteen hyödyntäminen yhdyskuntarakennetta tiivistämällä. Maaseudun kehitettävät kylät on kirjattu

seutukaavaan, ja kylien toimeentulomahdollisuudet sekä palvelut pyritään säilyttämään kylissä.

5.2 Muut alueen sisältä nousevat kehittämistarpeet

Näkemyksiä maaseudun perusverkon kehittämistarpeista selvitettiin kyselytutkimuksella, joka osoitettiin kaikkiin Hämeen tiepiirin seutukuntiin sekä otantatutkimuksena erityyppisten kuljetusten hoitajille kuten Keskolle, Inex-Partnersille, Stora-Ensolle, Metsä-Botnialle, UPM-Kymmenelle, Metsäliitolle, Valiolle, Fortumille, Teboilille, Shellille, Linja-autoliitolle ja Kuorma-autoliitolle. Kyselyjä lähetettiin yhteensä 44 kappaletta. Lisäksi osa seutukunnista toimitti kyselytutkimuksen myös alueensa kuntien vastattavaksi. Vastauksia saatiin yhteensä 25 kappaletta. Kysytyjä asioita olivat mm.

- tärkeimmät kuljetusreitit Hämeen tiepiirin maaseudun perusverkolla
- kuljetusten aikataulusidonnaisuus
- kuljetusten erityispiirteet ja niiden huomioimistarpeet tienpidossa
- kuljetusten suunnittelujärjestelmät
- odotettavissa olevat muutokset kuljetuksissa lähivuosina
- tiestöstä johtuvat ongelmat kuljetuksissa
- tienpitoon liittyvät odotukset
- yhteydenpito nykyisin ja odotukset yhteydenpidolta tulevaisuudessa

Seutukuntia/kuntia pyydettiin yksilöimään alueidensa tärkeimmät teollisuus-yritykset, matkailun tarpeet, kehittyvät alueet, seutukunnan/kunnan erityispiirteet ja niistä johtuvat odotukset perusverkon palvelutasolle sekä määrittelemään tarkeysjärjestys liikkumis- ja kuljetustarpeiden huomioimiselle.

Seuraavassa on esitetty yhteenveto kyselytutkimuksen tuloksista eli asioista, joita alueen kunnat ja alueella operoivat kuljetusyrittäjät ovat nostaneet esille.

5.2.1 Alempiasteisen tieverkon merkityksestä

Maaseudun perusverkon kehittämisellä ja kunnossapidolla on erittäin suuri merkitys Hämeen tiepiirin alueella yleisen kehityksen ja elinkeinoelämän kannalta. Maaseutukunnissa on useita melko merkittäviäkin yrityksiä kaukanakin valta- ja kantateistä ja niillä on tavallisesti paljon raskaita kuljetuksia. Erityisesti maa- ja metsätaloudessa "tuotantolaitokset" ja tuotantoalueet ovat paikkaan sidottuja eikä niitä voida muuttaa hetkessä toiseen paikkaan parempien tieyhteyksien luokse. Tämän vuoksi maaseudun perusverkon kehittäminen nähdään Hämeen tiepiirin alueen kunnissa alueen kehittämisen kannalta elintärkeää.

Etäälle ydinkaupunkiseudusta, mutta kuitenkin työssäkäyntialueella sijaitseville kunnille tieverkoston tason ja liikenteen sujuvuuden vaatimukset ovat korkealla. Ongelmat liikenteen sujuvuudessa heikentävät kuntien imagoa ja mahdollisuuksia elinkeinojen ja asumisen kehittämiseen.

Huonohkokuntoiset tieyhteydet haittaavat kuntien kehittämistyötä myös kauempana maaseudulla. Alemman tieverkon reitit ovat kunnalle tärkeitä paitsi

päivittäisen liikkumisen turvaamisen takia erityisesti maa- ja metsätalousvaltaisen elinkeinorakenteen vaatimien kuljetusten vuoksi.

5.2.2 Teollisuuden kuljetukset

Kyselyn tulosten perusteella metsäteollisuuden kuljetukset halutaan nähdä tärkeimpänä kuljetustarpeena Hämeen tiepiirin alempiasteisella tieverkolla. Hyvässä kunnossa oleva perusverkko parantaa merkittävästi metsäteollisuuden kuljetusten sujumista tiepiirin alueella. Kannattava puunhankinta merkitsee koko alueen hyvinvointia.

Maaseudun perusverkon kunnan merkitys on keskeinen mm. puutavara- ja maitokuljetuksissa, jotka hoidetaan raskaalla kalustolla alemmalla tieverkolta ja huonokuntoisemmilta teiltä pääteille siirtyen. Kuljetusketjulle on tyypillistä, että katkeamat tapahtuvat juuri alemmalla tieverkolla, joten kuljetusten onnistumisen kannalta alemman tieverkon kunto on ratkaiseva.

Metsäteollisuuden kuljetusten ongelmia tällä hetkellä ovat siirtolastaukseen sopivia tiestön kohtien vähäisyys. Puutavaran väliaikaiseen varastointiin olisi osoittaa nykyistä enemmän kohteita. Kelirikkoteitä toiminnan kannalta liikaa. Metsään johtavia liittymiä liian vähän, minkä lisäväliaikaisen liittymien lupamenettely koettu hankalaksi.

5.2.3 Matkailu

Maatilamatkailu on kasvanut voimallisesti viime vuosina, joten haja-asutusalueen tieverkon pitäisi toimia sääolosuhteista riippumatta.

Hiihtokeskusten tulisi olla yksi talvikunnossapidon painopistealue (esim. Messilä, Ellivuori).

Loma-asutusvaltaisilla alueilla liikenteen tarpeet jakautuvat kaikille yleisille teille kaikkiin suuntiin. Haja-asutusalueelle on nykyisistä loma-asunnoista laajasti syntymässä pysyviä asuintiloja, myös lapsiperheitä, joiden koulunkäynti olisi turvattava kaikissa olosuhteissa.

Opastuksen lisäämiselle matkailukohteisiin on tarpeita. Tulisi kehittää yhdessä sovittujen ja seudulliseen ilmeeseen sopivia opasteita, opastustauluja ja -kylttejä sekä välimatkojen osalta että yritysten omia tauluja korvaamaan. Yritysten omia itsetehtyjä opasteita pitäisi pystyä karsimaan.

Valtakunnallisten merkittävien kansallispuistojen reittien viitoitus ja kunto tulisi saada tarpeita vastaavaksi. Reittien kunnan on mahdollistettava tarvittaessa linja-autokuljetukset.

Pyöräilymatkailu kannalta tulee huomioida mm. valtakunnalliset pyöräilyreitit, pientareiden kunto sekä pintojen tasaisuus kevytliikenteen väylillä ja pyöräilyreittien varsilla.

5.2.4 Yhteydenpito

Yleisesti kuntien ja tienpitäjän välinen vuorovaikutussuhde on kunnossa. Kuntien tienpitäjältä saaman informaation määrä ja laatu ovat tuntuvasti parantuneet viimeksi kuluneiden vuosien aikana.

Edelleen yhteydenpitoa voisi kehittää kuntien suuntaan esim. tietarkastajajärjestelmää ja siihen liittyvää yhteydenpitoa kehittämällä, yhteydenpidon säännöllistämällä nykyisestäänkin sekä maakunnallisilla tai seudullisilla neuvottelupäivillä. Lisäksi kuntia voitaisiin kuulla TTS:n laadinnan yhteydessä.

Kuljetusyrittäjät kokevat yhteydenpidon riittämättömäksi. Kaikkia yhteydenpidon mahdollisuuksia tulisi käyttää, jotta liikenneolosuhteet ja liikenneturvallisuus paranisi. Tasmätiedotusta tulisi lisätä netin ja sähköpostin välillä. Kuljetusyritysten kanssa tulisi järjestää yhteisiä eri osapuolten toimintojen kehittämiseen tähtääviä palaveria.

Tienpitäjien ja kuljetusyrittäjien yhteisten ATK-järjestelmien kehittäminen tulevaisuudessa on kaikkien osapuolten etu.

5.2.5 Tiestön kunto

Kuljetusten häiriöttömän suorittamisen ja liikenneturvallisuuden kannalta Hämeen tiepiirin maaseudun perusverkko on säilytettävä vähintäänkin nykyisessä kunnossaan. Parannusta olisi saatava erityisesti Pirkanmaan alueelle kelirikkojen vähentämiseksi.

Elintarvike- ja puutavarakuljetusten sujuminen edellyttää painorajoitettujen siltojen korjausta.

Heikkopohjaiset, sorapintaiset tiet ovat raskaan liikenteen reiteillä ongelmallisia. Runsaan raskaanliikenteen takia teiden kantavuus täytyisi olla riittävä myös kelirikon aikana. Tiestön kuntoa pitää pystyä parantamaan ja toisaalta kelinrikonaikaisten painorajoitusten tiedotusta kuljetusyrittäjille tulisi kehittää.

Yleisesti kunnissa on yksittäisiä tarpeita teiden suuntauksen ja kantavuuden parantamiseen sekä teiden päällystämiseen.

5.2.6 Hoito ja ylläpito

Talvihoidon ja erityisesti liukkauden torjunnan (aurauksen ja hiekoituksen ajoitus/normisto) merkitys korostuu

Kelirikkoaikojen tiekohtainen tasmähoito ja tasmätiedotus on aikataulusidonnaisten kuljetusten sujumisen edellytys

Kuljetuskaluston pituuden lisääntyminen (modulimitat) asettaa vaatimuksia kiertoliittymien leveydelle/halkaisijoille. Tämä on huomioitava suunnittelussa.

Matkailun kannalta imago ja mukavuus korostuvat. Pinnoitteiden urautuminen ja "lohkeilu" sekä routiminen ongelmallisia. Myös tieympäristöä tulisi kehittää.

5.2.7 Muita asioita

Tieyhteyksiä kehitettäessä tulee muistaa kevytliikenteen tarpeet. Tarpeita uusille kevytliikenteen väylille mm. liikenneturvallisuussyistä lähes kaikissa vastanneissa kunnissa.

Kunnissa on yksittäisiä geometrialtaan ongelmallisia tiejaksoja, joissa puutteita tielinjauksissa mm. vaikeita mutkia, näkemäesteitä, vaarallisia liittymiä.

Kuljetuskaluston pituuden lisääntyminen (modulimitat) asettaa vaatimuksia kiertoliittymien leveydelle/halkaisijoille. Tämä on huomioitava suunnittelussa.

5.3 Hämeen tiepiirin tavoitteet ja linjaukset

5.3.1 Hämeen tiepiirin toimintalinjat v. 2015 (2001)

Seuraavassa on listattu tienpidolle asetettuja, maaseudun perusverkkoa koskevia **tavoitteita**.

Päivittäisen liikkumisen varmistaminen:

- Turvataan tieverkon kunto ja päivittäinen liikennekelpoisuus.

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus:

- Kohdennetaan ja mitoitetaan tienpidon toimet yhteiskunnan kannalta taloudellisesti.

Elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukeminen:

- Mahdollistetaan yritysten järkevä sijoittuminen sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittymisen että yritysten kilpailukyvyn kannalta.
- Varmistetaan tavaraliikenteen sujuvuus ja toimintavarmuus.
- Turvataan elinkeinoelämän ja maaseudun perustuotannon välttämättömät kuljetukset.
- Lisätään kuljetusten luotettavuutta ja aikatauluvarmuutta.

Alueellinen ja sosiaalinen tasapuolisuus:

- Liikennejärjestelmä ja tienpito tukevat alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä.
- Otetaan huomioon väestön ja elinkeinoelämän erilaiset tarpeet kasvavan ja pienenevän väestömäärän alueiden liikkumismahdollisuuksien turvaamista suunniteltaessa.
- Tienpidon toimenpiteissä ja liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioidaan väestön ikärakenteen ja muista yhteiskunnan arvioiduista muutoksista johtuvat tarpeet.
- Turvataan kaikkien väestöryhmien liikkumistarpeet riippumatta ihmisten iästä, sukupuolesta, liikuntakyvystä tai taloudellisesta asemasta kaupungeissa, taajamissa ja haja-asutusalueilla.

Maaseudun perusverkkoa koskevat seuraavat **toimintalinjat**:

- Tiestön pitäminen liikennekelpoisena on tiepiirin perustehtävä
- Tieomaisuudesta pidetään hyvää huolta
Sorateillä painopiste yksittäisistä kelirikkokorjauksista ja päällystämistä hoitoon ja rakenteen parantamiseen kohdentaen ne elinvoimaisille ja kehittyville alueille
- Muut tieverkon investoinnit tehdään lähinnä liikenneturvallisuuden perusteella tai ne ovat investointeja, jotka vähentävät käyttökustannuksia

Maaseudun perusverkkoa koskevista **toimenpiteissä** todetaan, että päällystetyn tieverkon kunnon heikkeneminen pysäytetään. Sorateista huolehditaan ensisijaisesti hoitotoimenpitein. Sorateiden parantamiskohteiden valintaan vaikuttaa taloudellisen kannattavuuden ohella myös kylien elinvoimaisuus.

Kelirikkokorjauksista siirretään painopistettä soratieosuuksien rakenteen parantamiseen. Muulla tieverkolla (maaseudun perusverkolla) toteutetaan lähinnä vain liikenneturvallisuusinvestointeja.

Hoidon ja ylläpidon toimenpiteillä turvataan koko tieverkon säilyminen liikennekelpoisena ilman huomattavia ongelmia. Tällä tarkoitetaan pääteillä hyviä ja alemmalla tieverkolla vähintään tyydyttäviä ajo-olosuhteita.

Siirrettäessä alemmalla tieverkolla painopistettä hoitoon ja rakenteen parantamiseen lisätään alemman tieverkon saavutettavuutta, sillä painorajoituksia voidaan näillä toimenpiteillä vähentää paremmin kuin yksittäisten kohtien korjauksella.

5.3.2 Hämeen tiepiirin TTS 2002-2006 (2002)

Seuraavassa on käsitelty TTS:n vaikutuksia maaseudun perusverkon osalta:

Teiden pintakuntoa parannetaan, mutta linjauksen muutos (=TTS:n linjaus) ei riitä pitämään kuntoa edes nykyisellä tasolla. Pintakuntoa parannetaan sorateilla, mutta päällystettyjen, huonokuntoisten teiden määrä lisääntyy noin 200 kilometriä, mikä on kolmasosan nykyistä suurempi. Vähäliikenteisen tieverkon liikkumismahdollisuudet paranevat tehostetun sorateiden hoidon ja talvihoidon myötä.

Teiden kunnon heikkeneminen lisää kuljetusvaurioita. Painorajoitukset vähenevät sorateilla, mutta lisääntyvät silloilla.

Hoidon tehostaminen etenkin vähäliikenteisellä tieverkolla parantaa haja-asutusalueiden houkuttelevuutta. Aluerakennetta ei pystytä täysin tukemaan, sillä maankäytön kehittymisen myötä kasvavat myös liikenteelliset tarpeet. Valittu linjaus mahdollistaa kuitenkin koko tieverkon pitämisen liikennöitynä, ja siten myös koko alueen kattavasti asuttuna.

Kanta-Hämeen yhdystieverkko on tiheä ja vilkkaasti liikennöity, joten talvihoidon tehostaminen tulee näkymään selvästi. Alueella on vain vähän soratieverkkoa eikä niilläkään ole liikennöitävyysongelmia.

Soratieverkon kehittäminen näkyy painorajoitusten vähentymisenä. Koko tieverkon liikennöitävyyden parantaminen on **Pirkanmaalla** kuitenkin kriittistä, koska tieverkko on harva.

Tehostuneen hoidon avulla **Päijänteen itäpuolinen osa** säilytetään liikenteen kannalta tyydyttävässä kunnossa, mutta parannusinvestointeja sinne ei pystytä osoittamaan.

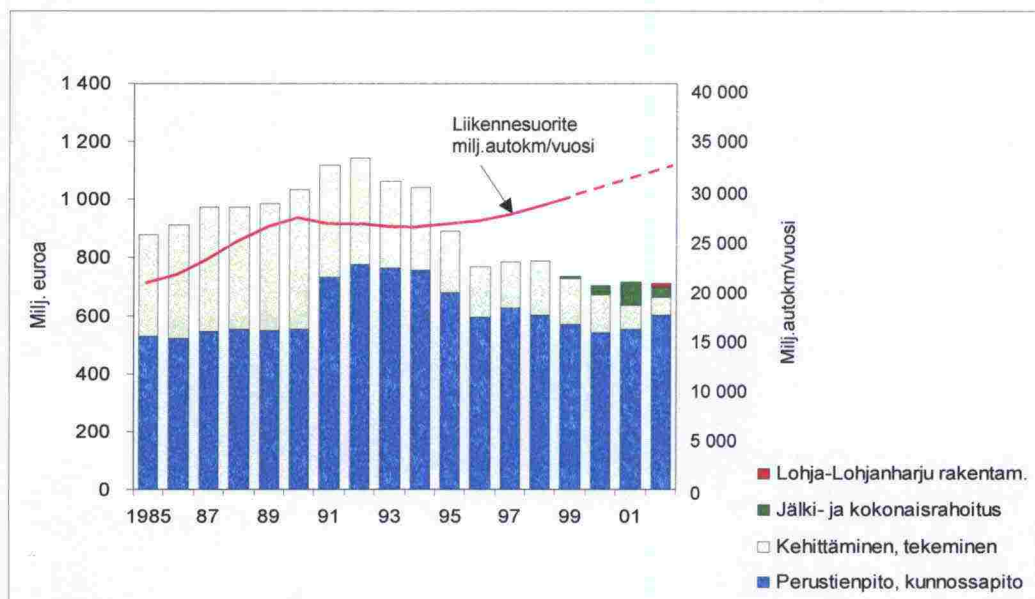
6 TIENPIDON RESURSSIT HÄMEEN TIEPIIRISSÄ

6.1 Tienpidon resurssit tuoteryhmittäin

6.1.1 Tarkastelun lähtökohdat

Tarkastelun kohteena on ajanjakso 1995-2006. Ennen vuotta 1995 tienpidon rahoitustaso oli huomattavasti korkeampi, vuosina 1990-94 yli 1000 miljoonaa euroa, kun nykyinen rahoitustaso on noin 700 miljoonaa euroa. Tiehallinnon viimeisimmät toiminta- ja taloussuunnitelmat ulottuvat vuoteen 2006.

Kaavio 1. Tienpidon rahoitus koko maassa vuosina 1985-2002
(Lähde: Tiehallinnon TTS 2003-2006)



Perustienpidon toteutunut rahoitus vuosina 2001 ja 2002 ja vuodeksi 2003 ehdotettu rahoitus on koko maassa valtion vuoden 2003 budjettiehdotuksen mukaan seuraava:

2001: 552,4 M€
2002: 606,1 M€
2003: 603,7 M€

Hämeen tiepiirin tiedot

Hämeen tiepiirin linjauksia kuvataan ja arvioidaan ensisijaisesti tiepiirin vuosien 2002-2006 toiminta- ja taloussuunnitelman pohjalta. Tarkastelu kohdistuu vain perustienpidon rahoitukseen, ei eduskunnan erillisellä päätöksellä toteutettaviin kehittämisinvestointeihin.

TTS:stä on poimittu hankekohtaisesti laajennus- ja uusinvestoinnit sekä ylläpito- ja korvausinvestoinnit. Laajennus- ja uusinvestoinnit sekä ylläpito- ja korvausinvestoinnit on ajoitettu valmistumisvuodelle TTS:n mukaisin kustannuksin. Tarkastelutavasta johtuen kaavioissa on käytetty kolmen vuoden liukuvaa keskiarvoa tasoittamaan vuosivaihteluja lähemmäksi todellista.

Investoinnit on jaettu pääteille ja seudulliselle perusverkolle (maaseudun perusverkolle) tienumeron perusteella. Investoinnit on toisaalta jaettu 14 luokkaan toimenpiteen sisällön perusteella.

Vuosien 1995-2006 luvuista on määritelty regressiosuora kuvaamaan investointien rahoitustason kehityksen trendiä.

Hoitoa on tarkasteltu erikseen.

Lisäinformaatiota rahoituksen suunnittelusta jakaumasta on saatu lisäksi suoritteiden kehittymistä koskevasta arviosta (TTS 2002-2006, taulukko 13).

Koko maan tiedot

Valtakunnallisia linjauksia kuvataan ja arvioidaan Tiehallinnon vuosien 2003-2006 toiminta- ja taloussuunnitelman pohjalta.

Vastaavaa investointien kohdistumista koskevaa tarkastelua kuin Hämeen tiepiirissä ei pystytä tekemään koko maan tasolla, koska TTS sisältää hankkeista vain kehittämisinvestoinnit. Myöskään rahoituksen jakautumista tieverkon osille ei saada tietoa.

6.1.2 Tienpidon toimenpiteet ja rahoitus maaseudun perusverkolla

Maaseudun perusverkon näkökulmasta voidaan 14 tarkastellusta toimenpideluokasta tärkeimpinä pitää seuraavaa kuutta:

- päällystetyn tien parantaminen
- soratien parantaminen
- siltahankkeet
- uudet tieyhteydet
- erilliset kevyenliikenteen väylät
- taajamajärjestelyt

Muita toimenpideluokkia ovat moottoriväylähankkeet, kaistajärjestelyt, liittymäjärjestelyt, liikennealueet, muut turvallisuustoimet, ympäristötoimet, liikenteen hallinta, muut toimenpiteet. Maaseudun perusverkolla on lisäksi sora-ten hoito keskeinen tienpidon toimenpide. Hoidon rahoitusta käsitellään luvussa 6.2.

Seuraavat tarkastelut koskevat kautta 1995-2006.

Päällystetyn tien parantaminen

- Rahoitustaso tarkasteluajavälillä melko vakaa; luo edellytyksiä varmistaa päällystettyjen teiden kunto
- TTS-raportin mukaan päällystettyjä teitä parannetaan yhteensä lähes 200 km (10-90 km per vuosi)
- Päällystettyjen teiden ylläpidon rahoituksen trendi on koko tieverkolla selvästi nouseva: 1990-luvun loppupuolella 40-50 Mmk per vuosi (7-8 miljoonaa euroa); TTS:n mukaan vuosina 2003-2006 luokkaa 60-70 Mmk (10-12 miljoonaa euroa). Maaseudun perusverkon osuutta ei kuitenkaan pystytä erottamaan kokonaisuudesta.

Soratien parantaminen

- Trendi voimakkaasti laskeva, mutta TTS-kaudella lasku pysähtyy
- TTS-raportin mukaan sorateita parannetaan yhteensä 80 km (10-25 km per vuosi)
- TTS:n mukaan sorateita kunnostetaan sorateinä; päällystys vain liikenteellisesti ja verkollisesti merkittävässä tapauksissa

Sillat

- Pääteiden ja seudullisen verkon rahoitustarkastelu ei anna suoraan oikeaa kuvaa: TTS-kauden loppupuolen siltahankkeita ei ole kohdennettu, minkä vuoksi tieverkon osille kohdistettu rahoitus näyttäisi lähestyvän nollaa
- TTS-raportin mukaan TTS-kaudella parannetaan yhteensä 143 siltaa (25-30 siltaa per vuosi)

Uudet tieyhteydet

- Trendi laskeva, mutta suurten vuosivaihtelujen vuoksi johtopäätös epävarma
- Samaan viittaa TTS-raportti, jonka mukaan kaudella 2003-2006 rakennetaan yhteensä vain noin 1 km uusia tieyhteyksiä

Erilliset kevyenliikenteen väylät

- Trendi laskeva; syynä ensisijaisesti 90-luvun lopun korkeampi rahoitustaso
- TTS-raportin mukaan kevyen liikenteen väyliä rakennetaan vuosittain 15-20 km
- Trendi samansuuntainen pääteillä ja maaseudun perusverkolla; painotuksissa ei ilmeisesti muutoksia

Taajamajärjestelyt

- Trendi laskeva; syynä ensisijaisesti 90-luvun puolivälin korkeampi rahoitustaso
- Samaan viittaa TTS-raportti, jonka mukaan kaudella 2003-2006 tehdään yhteensä vain noin 0,5 km taajamien liikennejärjestelyjä
- Kaikki taajamajärjestelyt maaseudun perusverkolla

6.2 Tienpidon linjaukset ja TTS-kauden rahoitus

6.2.1 Hämeen tiepiirin TTS 2002-2006

TTS:n linjausten mukaan teiden pintakuntoa parannetaan, mutta **linjauksen muutos (=TTS:n linjaus) ei riitä pitämään kuntoa edes nykyisellä tasolla**. Pintakuntoa parannetaan sorateilla, mutta päällystettyjen, huonokuntoisten teiden määrä lisääntyy noin 200 kilometriä, mikä on kolmasosan nykyistä suurempi. Vähäliikenteisen tieverkon liikkumismahdollisuudet paranevat tehostetun sorateiden hoidon ja talvihoidon myötä.

Teiden kunnan heikkeneminen lisää kuljetusvaurioita. Painorajoitukset vähenevät sorateilla, mutta lisääntyvät silloilla.

Hoidon tehostaminen etenkin vähäliikenteisellä tieverkolla parantaa haja-asutusalueiden houkuttelevuutta.

Aluerakennetta ei pystytä täysin tukemaan, sillä maankäytön kehittymisen myötä kasvavat myös liikenteelliset tarpeet. Valittu linjaus mahdollistaa kuitenkin koko tieverkon pitämisen liikennöitynä, ja siten myös koko alueen kattavasti asuttuna.

Taulukko 4. Hämeen tiepiirin TTS 2002-2006 (Perussuunnitelma M€)

TUOTERYHMÄT ja tuotteet	2001 tot.	2002	2003	2004	2005	2006
Talvihoito	12,3	11,8	11,9	11,8	11,8	11,8
Liikenneympäristön hoito	7,3	7,5	7,6	7,7	7,8	7,9
Rakenteiden ja laitteiden hoito	1,3	1,6	1,5	1,5	1,6	1,6
Sorateiden hoito	3,6	3,5	3,7	3,9	3,9	3,9
HOITO YHTEENSÄ	24,5	24,4	24,7	24,9	25,1	25,2
Päällystettyjen teiden ylläpito	8,9	9,9	9,4	9,6	9,9	10,3
Rakenteiden ja laitteiden ylläpito	2,1	2,2	2,3	2,2	2,3	2,3
Korvausinvestoinnit	7,7	10,3	8,2	8,7	9,4	10,1
YLLÄPITO JA KORVAUSINV. YHTEENSÄ	18,7	22,4	19,9	20,5	21,6	22,6
Laajennusinvestoinnit	6,6	5,0	11,8	12,1	11,9	11,4
Uusinvestoinnit (pl. lossivälit)	5,6	3,9	0,00	0,00	0,00	0,00
LAAJENNUS-UUSINVESTOINNIT YHTEENSÄ	12,2	8,9	11,8	12,1	11,9	11,4
MUUT	8,7	9,0	9,0	9,0	9,4	9,7
YHTEENSÄ	64,1	64,7	65,4	66,5	68,0	68,9

6.2.2 Tiehallinnon (valtakunnallinen) TTS 2003-2006

Suunnitelmakauden kriittiset haasteet:

- Tieverkon kunnon säilyttäminen
- Liikenneturvallisuustavoitteen saavuttaminen
- Päätieverkon ja kaupunkiväylien kehittäminen

Tienpidon painotukset:

Tienpidon keskeisenä tavoitteena on säilyttää tiestön päivittäinen liikennekelpoisuus, kunto ja liikenneturvallisuus.

- Hoidon taso säilytetään nykyisellään
- Tiestön kunnon heikkeneminen pysäytetään suunnitelmakaudella
- LVM:n asettama liikenneturvallisuustavoite on 50 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä vuodessa

Painotukset merkitsevät perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien supistumista nykyisestäään.

- Rahoitus laskee koko suunnitelmakaudella ja on vuosina 2003 ja 2004 kolmanneksen vuoden 2001 tason alapuolella
- Merkittävä osa rahoituksesta käytetään pieniin tehokkaisiin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin; osa pohjavesisuojauksiin ja losiohjelmaan. (S. 19: Tulostavoitteet ohjaavat laajennusinvestointeja ensisijaisesti liikenneturvallisuuden kannalta tehokkaisiin toimenpiteisiin.)
- Investointirahoituksen supistuminen kohdistuu mm. liikenteen toimivuutta, kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen asemaa parantaviin ja alueellista kehitystä ja elinkeinoelämän tarpeita tukeviin hankkeisiin.

Taulukko 5. Hoidon tuotteet ja rahoitus koko maassa

Milj. €	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Talvihoito	101,9	96,9	94,5	90,5	89,8	91,5
Liikenneympäristön hoito	49,6	52,5	51,1	49,6	48,3	48,3
Rakenteiden ja laitteiden hoito	13,1	13,1	12,3	11,1	9,8	9,8
Sorateiden hoito	30,6	30,8	30,3	27,9	27,2	27,2
Lauttaliikenteen hoito	21,4	21,0	20,2	19,8	19,5	19,5
Hoito yhteensä	216,6	214,3	208,4	199,0	194,6	196,3

2003 budjettiehdotus (M€)	206,2	205,2	205,0			
---------------------------	-------	-------	-------	--	--	--

Taulukko 6. Ylläpidon rahoitus koko maassa

Milj. €	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Päällystetyt tiet	108	144	118	153	160	165
Soratiet	18	23	20	20	20	20
Sillat	14	21	22	27	30	30
Yhteensä	140	188	160	200	200	215

2003 budjettiehdotus (M€)	136,0	187,9	196,3			
---------------------------	-------	-------	-------	--	--	--

Taulukko 7. Laajennus- ja uusinvestointien rahoitus koko maassa

Milj. €	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tehokk. liik. turv toimet	17,0	17,0	34,0	34,0	34,0	34,0
Keskitetyt	17,0	8,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Muut investoinnit	76,9	69,9	32,6	32,9	60,1	50,9
Yhteensä	110,9	95,4	71,1	71,4	98,6	89,4

2003 budjettiehdotus (M€)	97,9	89,0	89,9			
---------------------------	------	------	------	--	--	--

6.2.3 Tienpidon painotukset vuoden 2003 valtion talousarvion perusteluissa

Hallituksen eduskunnalle antaman talousarvioesityksen perusteluissa todetaan muun muassa, että perustienpidon määrärahat ovat vähentyneet vuodesta 1995 vuoteen 2002 noin 2 %. Samanaikaisesti kustannustaso on noussut 18 % ja yleisten teiden liikenne lisääntynyt 15 %.

Esityksen mukaan perustienpidossa asetetaan etusijalle tiestön jokapäiväinen liikennöitävyys, tieverkon kunnosta huolehtiminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Päivittäisen liikennöitävyyden takaavaan tiestön hoitoon varataan nykyisen palvelutason edellyttämä rahoitus. Tieverkon käyttö ja taloudellinen ylläpito turvataan riittävin ylläpitotoimin ja korvausinvestoinnein siten, että kunnan heikkeneminen pysähtyy.

Hoito sekä ylläpito- ja korvausinvestoinnit ovat ensisijaisia rahankäyttökohteita. Jäljelle jäävällä osuudella voidaan tehdä laajennus- uusinvestointeja, joilla parannetaan yhteiskunnan muutosten edellyttämää tiestön palvelutasoa pienehköillä alueellisilla hankkeilla, parannetaan liikenneturvallisuutta sekä pidetään tiestön palvelutaso lisääntyneen liikenteen edellyttämällä kohtuullisella tasolla.

6.3 Resurssien kohdentamisen tarkasteluun liittyviä ongelmia

Resurssitarkasteluun liittyy erilaisia epävarmuustekijöitä, joihin on osittain jo viitattu edellä luvun 6.1 tarkasteluissa. Epävarmuudet johtuvat erityisesti siitä, että Tiehallinnon seuranta tuottaa vain vähän tietoa rahoituksen kohdentumisesta tieverkon eri osille. Sen vuoksi rahoituksen jakaumaa on jouduttu tarkastelemaan toiminta- ja taloussuunnitelmien kautta.

Toiminta- ja taloussuunnitelmat eivät ole kuitenkaan ehdottoman luotettava pohja arvioida tienpidon toteutunutta rahoitusta. Tähän viittaa esimerkiksi luvussa 6.2 esitetty Tiehallinnon TTS 2003-2006:n ja valtion vuoden 2003 budjettiehdotuksen vertailu.

Kun resurssien kohdentamisesta ei ole luotettavaa tietoa, on vaikea arvioida tieverkon eri osilla tehtävien toimenpiteiden vaikutuksia. Suurempiin yksikkökokoihin siirtyminen kaikissa tienpidon toimenpiteissä merkitsee sitä, että tiedon tuottaminen tieverkon osittain on entistä hankalampaa.

6.4 Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus tienpidon tavoitteena

6.4.1 Tausta

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus esiintyy usein eri yhteyksissä tienpidon linjausten tai tiehankkeiden perusteluna. Mistä yhteiskuntataloudellisessa tehokkuudessa on kyse? Miten se liittyy alueiden kehittämiseen? Näihin kysymyksiin pyritään vastaamaan tarkastelemalla yhteiskuntataloudelliselle tehokkuudelle annettuja tulkintoja ja sisältöjä sekä selvittämällä, missä yhteyksissä yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen on viitattu tienpidon toimenpiteiden perusteluna.

Nykyisin käytössä olevan yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden arvioinnin ja siihen liittyvän kustannus-hyötyanalyysin (YHTALI-kehikon) taustalla on liikenneministeriön asettaman työryhmän vuonna 1994 tekemä selvitys liikenteen väylähankkeiden vaikutusselvitysten yhdenmukaistamisesta. Sen sisältö on vaikuttanut keskeisesti käsityksiin tienpidon yhteiskuntataloudellisesta tehokkuudesta. Taustalla oli parlamentaarisen liikennekomitean toive eri liikennemuotojen väylähankkeiden perustelujen ja tarkastelujen yhdenmukaistamisesta. Työryhmä painotti myös erilaisten hankeohjelmien, liikennejärjestelmähankkeiden ja kehittämisohjelmien vaikutusten selvittämistä samoin periaattein.

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden laskennan perusajatuksena on, että hyödyt suhteessa kustannuksiin mahdollisimman suuret riippumatta siitä, millä resurssien käytön tasolla maksimaalinen H/K-suhde saavutetaan. Resurssien käytön syrjäytymisvaikutuksia tutkimalla voidaan arvioida myös resurssien käytön tasoa, mutta liikennehankkeiden yhteiskuntataloudelliseen analyysiin ei tällaista tarkastelua sisälly.

6.4.2 Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus liikennejärjestelmän ja tienpidon tavoitteissa

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on esiintynyt tämän selvityksen kannalta keskeisissä liikennejärjestelmän ja tienpidon tavoitteissa seuraavasti:

Liikenneministeriön vuonna 1997 määrittelemät liikennejärjestelmän yleistaavoitteet

Talouden (yhteiskuntapoliittisen tavoitealueen) toisena liikennejärjestelmän tavoitealueena oli yhteiskuntataloudellinen tehokkuus, johon liittyi kaksi tavoitetta:

1. Tarvittava liikenne ja kuljetukset hoidetaan mahdollisimman pienillä yhteiskuntataloudellisilla kustannuksilla.
2. Liikenneverkon pääoma-arvo pidetään sellaisena, että yhteiskunnan ja käyttäjien kustannukset ovat optimissa.

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2000 määrittelemä liikenteen visio 2025

Yhtenä liikennepolitiikan tavoitteena on, että liikennejärjestelmän yhteiskunnalliset hyödyt ovat mahdollisimman suuret ja vastaavasti haitat ja kustannukset mahdollisimman pienet.

Tiehallinnon pitkän tähtäyksen suunnitelma Tienpidon linjaukset 2015

Linjaukset määrittelevät ensimmäiseksi tavoitealueeksi yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden ja sen osalta ensimmäiseksi tavoitteeksi tienpidon toimien kohdentamisen ja mitoittamisen mahdollisimman tehokkaiksi ja taloudellisiksi.

Talvihoidon toimintalinjat 2001:

Palvelutaso mitoitettu kustannustehokkaasti. Vähäliikenteisilläkin tiestöllä peruspalvelutaso.

- Tehokkuuden ja hyvän vaikuttavuuden kannalta hoidon laatutaso ja kunnossapidon määrä porrastetaan tien käytön mukaan. Tiestöllä pyritään mahdollisimman hyvään hyötykustannussuhteeseen. Vähäliikenteisilläkin tiestöllä taataan kuitenkin peruspalvelutaso, joka mahdollistaa ympärivuorokautisen liikkumisen.

Tieverkon ja sen osien hoito noudattaa sosiaalista oikeudenmukaisuutta.

- Tienkäyttäjäryhmät ja niitä palvelevat väylät ja väylän osat ovat tasavertaisessa asemassa hoidon laatutasoa määritettäessä.

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat v. 2015:

- Toisena tavoitealueena (kuudesta) on yhteiskuntataloudellinen tehokkuus, jonka ensimmäisen tavoitteen mukaan tienpidon toimet kohdennetaan ja mitoitetaan yhteiskunnan kannalta taloudellisesti.

6.4.3 Mitkä kustannukset ja hyödyt sisältyvät (liikennehankkeiden) kustannus-hyötyanalyysiin?

Kustannus-hyötyanalyysi (tai yhteiskuntataloudellinen laskelma, kuten sitä alun perin kutsuttiin) sisältää alkuperäisen ehdotuksen mukaan seuraavat erät:

- Väylän pitäjän hyödyt ja kustannukset (investointi-, ylläpito- ja hoitokustannukset)
- Väylän käyttäjän hyödyt ja kustannukset (aika- ja ajoneuvokustannukset)
- Ulkoisten vaikutusten muutokset (onnettomuudet, päästöt, melu)

Väylähankkeiden kustannus-hyötyanalyysi ei sisällä kaikkia periaatteessa mukaan kuuluvia kustannus- ja hyötyeriä. Pääsyyinä tähän on vaikutusten arvioinnin ja arvottamisen vaikeus. Laskelmat eivät sisällä esimerkiksi luonto- tai maisemavaikutusten kustannuksia, jotka syntyvät alueen käyttömahdollisuuksien heikkenemisen tai tuhoutumisen seurauksena tai arvokkaan maiseman menetyksestä tai liikkumismahdollisuuksien heikkenemisestä (muuten kuin moottoriajoneuvolla tieverkolla). Tämänkaltaisten ympäristövaikutusten puuttumista laskelmista on pidetty yhtenä kustannus-hyötylaskennan keskeisenä ongelmana.

6.4.4 Kustannus-hyötyanalyysi alueiden kehittämisen näkökulmasta

Miksi "yhteiskuntataloudellista tehokkuutta" ja kustannus-hyöty-analyysia on tarpeen tarkastella maaseudun perusverkon ja alueiden kehittämisen yhteydessä?

Tienpidon toimenpiteiden painotuksia ja linjauksia perustellaan usein lähtökohtaisesti yhteiskuntataloudellisella tehokkuudella. YHTALI-kehikon mukaisen kustannus-hyötyanalyysin lähestymistapa sisältyy esim. talvihoidon toimintalinjoissa määriteltyyn tieverkon luokitukseen. Liikennemäärään perustuvan luokittelun taustalla ovat aika- ja ajoneuvo- ja onnettomuuskustannukset. Talvihoidon toimintalinjat tuo kuitenkin esiin, että on muitakin perusteita määrittää talvihoidon tasoa kuin "yhteiskuntataloudellinen tehokkuus".

Kustannus-hyötyanalyysin lähestymistapaa saatetaan soveltaa unohtaen sen olevan vain yksi – vaikka merkittävä – elementti yhteiskuntataloudellisessa arvioinnissa. Myös kustannus-hyötyanalyysiin sisällyttömiä kustannuksia ja hyötyjä on tarkasteltava käyttäen muita menetelmiä.

Kustannus-hyötyanalyysiin liittyy keskeisenä vaatimuksena, että sen enempää kustannuksia kuin hyötyjäkään ei lasketa kahteen kertaan. Alueiden kehittämisen näkökulmasta tämä tarkoittaa erityisesti sitä, että on pystyttävä määrittelemään ne kustannukset ja hyödyt, joita "alueiden kehitykselle" – miten se tulkitaankaan – syntyy, ja sisältyvätkö ne jo aikakustannuksiin. Käytännössä kyse voisi olla esimerkiksi siitä, syntyykö elinkeinotoiminnan edellytysten tai työmatkaliikenteen paranemisesta arvotettavia hyötyjä, jotka olisi sisällytettävä kustannus-hyötyanalyysiin.

Kustannus-hyötyanalyysi kertoo yleensä vain yhteiskunnan kokonaishyödyn muutoksen. Strategisissa suunnitelmissa tai hankeohjelmissa on kuitenkin oltava kiinnostuneita myös eri väestöryhmiin kohdistuvien vaikutusten ja taloudellisten vaikutusten alueellisista muutoksista. Alueiden kehittyneisyysrojen vähentämisen kannalta kustannusten ja hyötyjen kohdentuminen esimerkiksi väestöryhmittäin ja alueittain on erityisen merkittävää.

Kysymys on myös kustannusten ja hyötyjen kohdentumisen oikeudenmukaisuudesta. Ei ole kuitenkaan olemassa yhtä "oikeudenmukaisuutta"; on olemassa joukko oikeudenmukaisuusteorioita, jotka toisaalta painottavat eri tavoin kokonaishyötyä ja hyödyn jakautumista ja toisaalta arvioivat eri tavoin yhteiskunnan roolia oikeudenmukaisuuden saavuttamisessa. "Oikeudenmukaisuus" ei siten voi suoraan perustella mitään tienpidon toimintalinjaa.

Tienpidon suunnittelun kannalta on olennaista, että Tiehallinto käyttää kaikissa (yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen perustuvissa) tarkasteluissa samaa lähestymistapaa. Jos alueiden kehittämisen näkökulma tuo jonkin uuden elementin maaseudun perusverkon tarkasteluun, sama uuden elementin pitäisi sisältyä myös muihin, esimerkiksi päätieverkkoa tai kaupunkiseutuja koskeviin tarkasteluihin.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

7.1 Tienpidon rooli alueiden kehittämisessä

7.1.1 Alueiden kehittämisen keskeiset tavoitteet

Valtakunnallisena alueiden kehittämisen tavoitteena on luoda edellytyksiä alueiden kilpailukyvyn ja hyvinvoinnin takaavalle taloudelliselle kasvulle, elinkeinotoiminnan kehitykselle sekä työllisyyden parantamiselle. Lisäksi tavoitteena on vähentää alueiden kehittyneisyseroja ja parantaa väestön elinolosuhteita.

Alueiden kehittäminen koskee koko maata, niin kaupunkeja, muita taajamia kuin maaseutuakin.

Alueiden kehittämisen keskeiset periaatteet (lähestymistavat) voidaan tienpidon näkökulmasta tiivistää seuraaviin tekijöihin:

- Aluekeskusverkon vahvistaminen
- Kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutus
- Alueiden omien vahvuuksien hyödyntäminen
- Maaseudun toimintakyvyn turvaaminen

Maaseudun näkökulma antaa yhden vastauksen; tienpidossa ovat myös muut alueiden kehittämisen näkökulmat.

7.1.2 Tienpidon painotukset alueiden kehittämisen näkökulmasta

Seuraavassa on esitetty tässä selvityksessä muodostettu käsitys keskeisistä tienpidon painotuksista alueiden kehittämisen ja erityisesti maaseudun näkökulmasta. Se perustuu luvussa 2.2 kuvattuihin tienpitoa ohjaaviin lakeihin, päätöksiin, strategioihin ja suunnitelmiin. Alueiden kehittämisen ja tienpidon tavoitteiden väliset yhteydet on kuvattu suunnittelutasoittain strategisesta suunnittelusta aina maaseudun perusverkon roolin ja merkityksen tunnistamiseen **liitteenä** olevassa kaaviossa.

Tiehallinnon tehtävänä on osana tienpidon kokonaisuutta edistää tienpidon toimenpitein tasapainoista aluekehitystä. Päätieverkon ohella on pidettävä huolta alemmanasteisen tieverkon riittävästä laajuudesta ja kunnosta. Päivittäinen liikennöitävyys turvataan koko maassa.

Liikenneverkkojen palvelutaso toteutetaan niin, että se luo edellytykset asumiselle ja elinkeinotoiminnalle maan eri alueilla. Liikenneväylien pidon painopiste on siirtynyt uuden rakentamisesta kunnan säilyttämiseen ja päivittäisen liikennöitävyyden turvaamiseen. Liikenneverkkojen päivittäinen liikennöitävyys, kunto ja turvallisuus asetetaan tieverkon kehittämiseen tähtäävien investointien edelle. Teiden talvihoidon toimenpitein turvataan yhtenäiset ja alueellisesti tasa-arvoiset liikkumisedellytykset.

Tienpidon tavoitteena on erityisesti maaseudun perusverkolla turvata välttämättömät kuljetukset kaikkina vuorokaudenaikoina.

Investointeja suunnataan enemmän kaupunkiseuduille. Perustienpidon investoinnit suunnataan ensisijaisesti liikenneturvallisuuskriteerein.

Tieverkon palvelutason ja tienpidon painotusten kautta maaseudun perusverkkoa voidaan kuvata seuraavasti:

- Ympäri vuorokautinen liikkuminen on mahdollista.
- Ajo-olosuhteet ovat vähintään tyydyttävät.
- Päälystetyn tieverkon kunto säilyy.
- Sorateiden parantamiskohteiden valinnassa painottuu kylien elinvoimaisuus.
- Tienpidon painopiste on tieverkon hoidossa ja kunnon säilyttämisessä sekä rakenteen parantamisessa.
- Investointeja tehdään vain liikenneturvallisuusperustein.

7.1.3 Tienpidon mahdollisuudet tukea alueiden kehittämisen tavoitteita

Alueiden kehittämisen tavoitteiden toteutumiseen voidaan vaikuttaa tienpidon eri toimenpitein tieverkon eri osilla. Toimenpiteet kohdistuvat koko tieverkkoon, ei vain maaseudun perusverkkoon.

Aluekeskusverkon vahvistaminen

- Aluekeskusten välisten pääteiden toimivuus (nopeustaso, matka-aikojen ennakoitavuus): päälysteiden kunto ja talvihoidon taso
- Aluekeskusten kaupunkiseutujen pääteiden toimivuus: tieverkon kapasiteetti

Kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutus

- Työssäkäyntialueiden pää- ja seututieverkon liikenteellinen palvelutaso (toimivuus)
- Alemmanasteisten keskusten ja pääkeskusten välisten yhteyksien taso (päätiät ja seututiät)

Alueiden omien vahvuuksien hyödyntäminen

- Elinkeinotoiminnan edellyttämien kuljetusten edellytykset ja toimintavarmuus: tieverkon liikenteellinen palvelutaso, kunto ja talvihoidon taso koko tieverkolla; maaseutuelinkeinojen osalta pääteiden lisäksi myös maaseudun perusverkolla (seututiät ja yhdystiät)
- Maaseudulla erityisesti puutavarakuljetusten ja maatalouden kuljetusten toimintavarmuuden turvaaminen: maaseudun perusverkon kunto ja talvihoito

Maaseudun toimintakyvyn turvaaminen

- Elinkeinotoiminnan edellyttämien kuljetusten edellytykset ja toimintavarmuus: maaseudun perusverkon liikenteellinen palvelutaso, kunto ja talvihoidon taso koko tieverkolla
- Maaseudulla erityisesti puutavarakuljetusten ja maatalouden kuljetusten toimintavarmuuden turvaaminen: maaseudun perusverkon (erityisesti yhdysteiden) kunto ja talvihoito
- Palvelujen saavutettavuus ja muun säännöllisen liikkumisen tarpeet (erityisesti joukkoliikenteen toimintaedellytykset)
- Kyläkeskusverkon tukeminen: maaseudun perusverkon kunto ja talvihoito

Edellä olevan perusteella **maaseudun perusverkolla muodostuu ydinksymykseksi alueiden kehittämisen näkökulmasta tieverkon kunto**, johon vaikutetaan ylläpito- ja korvausinvestoinneilla.

Maaseutu voidaan jakaa toiminnallisesti kaupunkien läheiseen, ydin- ja harvaan asuttuun maaseutuun. Ydinmaaseudulla painottuvat maa- ja metsätalous uusine tuotantosuuntineen. Harvaan asutun maaseudun alueidenkäytössä korostuvat lomailu, loma-asutus ja luontomatkailu. Useat luontomatkailuun tai vapaa-ajanviettoon liittyvät kohteet sijaitsevat etäällä kyläverkostosta.

Tienpidon näkökulmasta kaupunkien läheisellä maaseudulla on erityisesti työmatkaliikenteestä johtuen investointipaineita, jotka kohdistuvat liikenneturvallisuuden parantamiseen, kevyen liikenteen yhteyksien kehittämiseen sekä yhdystien päällystämiseen. Vastaavasti liikennemäärien kasvaessa on myös paineita parantaa talvihoidon tasoa sekä sorateiden ja päällystettyjen teiden pintakuntoa ja vähentää sorateiden pölyämisestä aiheutuvia haittoja.

Maaseudun perusverkon hoidossa on tarpeen ottaa huomioon toisaalta kylärakenteen kehittyminen ja toisaalta liikkumistarpeiden väheneminen. Sorateilla siirretään painopistettä kelistä korjauksista soratieosuuksien rakenteen parantamiseen. Parantamiskohteiden valintaan vaikuttaa taloudellisen kannattavuuden ohella myös kylien elinvoimaisuus.

Maaseudun kolmijakoa ei voi soveltaa tienpidossa hallinnollisiin rajoihin perustuvana. Kuntajaosta riippumattomana toiminnallisena jaotteluna kolmijakoa ei ole toistaiseksi sovellettu.

7.1.4 Infrastruktuurin kehittäminen osana alueiden kehittämistä

Alueiden kehittämisen keskeiset linjaukset painottavat kaikkia alueita koskevassa kehittämisessä osaamisen parantamista, teknologian ja muun osaamisen siirtoa ja käyttöönottoa ja alueellisten innovaatorakenteiden kehittämistä sekä alue- ja paikallishallinnon, korkeakoulujen, oppilaitosten ja tutkimuslaitosten yhteistyötä alueellisen elinkeinoelämän kanssa.

Toimiva tietoliikenne- ja fyysisen liikenteen infrastruktuuri nähdään välttämättömänä ehtona alueiden kehittämisen tavoitteiden toteutumiseksi. Sen mukaisesti infrastruktuuria koskevan keskeisenä periaatteena on alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä tukevien yhteyksien ja liikennepalvelujen tarjoaminen koko maassa.

Tutkimuksissa on todettu, että toimiva liikenneinfrastruktuuri on välttämätön mutta ei riittävä osatekijä alueiden taloudellisessa ja yhteiskunnallisessa kehityksessä.

7.2 Maaseudun perusverkkoon kohdistuvia odotuksia Hämeen tiepiirissä

Maakunnan liittojen tavoitteissa ja kannanotoissa on nostettu esiin seuraavia asiakokonaisuuksia:

- Kaupunkiseutujen painottaminen tienpidossa
- Kehittyvien kylien, kyläkeskusverkon ja maaseutuasumisen tukeminen
- Maa- ja metsätalouden sekä muiden maaseutuelinkeinojen toimintaedellytysten turvaaminen

Näitä ei ole kuitenkaan painotettu keskenään.

Selvityksen yhteydessä seutukunnille, kunnille ja kuljetusyrittäjille ja erityyppisistä kuljetuksista vastaaville tahoille suunnatussa kyselyssä nousi esiin erilaisia tieverkon ja tienpidon kehittämistarpeita, joita on käsitelty lähemmin luvussa 5.2. Kyselyn keskeiset tulokset voidaan tiivistää seuraavasti:

- Perusverkon kunnossapitoa ja kehittämistä pidetään tärkeänä maaseudun elinkeinoelämän ja yleisen kehityksen kannalta; maaseudun perusverkko on pidettävä vähintään nykyisessä kunnossa.
- Maa- ja metsätalouden kuljetukset asettavat huomattavia vaatimuksia maaseudun perusverkon rakenteelliselle kunnolle ja talvihoidolle.
- Kelirikon ja heikkokuntoisten siltojen aiheuttamia painorajoituksia on pyrittävä vähentämään.
- Myös loma-asutuksen ja matkailun tarpeet (maatilamatkailu, hiihtokeskukset) on otettava huomioon.

Talvihoidon merkitys on huomattava maaseudun liikkumisolosuhteita määrittävä tekijä.

7.3 Hämeen tiepiirin nykyisten linjausten vaikutuksia alueiden kehittämisen näkökulmasta

Johtopäätökset perustuvat maaseudun perusverkkoon kohdistuvien odotusten osalta lukuun 7.2. Tienpidon resurssien ja linjausten osalta perusteena ovat ensisijaisesti Hämeen tiepiirin vuosien 2002-2006 toiminta- ja taloussuunnitelma sekä koko Tiehallinnon vastaavaan vuosien 2003-2006 toiminta- ja taloussuunnitelma.

Hoito

Tarkasteluissa ei ole tullut esiin maaseudun perusverkon osalta hoitoa koskevia (vakavia) puutteita. Tieverkon hoidon taso ei ole este alueiden kehittämiselle asetettujen tavoitteiden toteutumiselle. Hoidon taso turvaa jatkuvat liikkumismahdollisuudet koko tieverkolla ja siten maaseudun toimintakyvyn tieverkolle asettamat perusvaatimukset. Ydinmaaseudulla ja harvaan asutulla maaseudulla kehitetään eri toimintojen tarpeisiin perustuvaa tieverkon hoitoa. Siitä huolimatta haja-asutusalueitten yksittäisten palvelujen ja toimintojen tarpeiden huomioon ottaminen voi olla ongelmallista.

Ylläpito- ja korvausinvestoinnit

Ylläpito- ja korvausinvestoinneilla voidaan välittömimmin vaikuttaa tieverkon liikennöitävyyteen liittyviin puutteisiin (huonokuntoiset päällysteet, painorajoitettut sillat, kelirikkorajoitukset). Alueiden kehittämisen näkökulmasta maaseudun perusverkolla tienpidon ydinkysymys on tieverkon kunto. Valtakunnalliset linjaukset painottavat ylläpito- ja korvausinvestointeja huomattavasti voimakkaammin kuin Hämeen tiepiirin linjaukset. Kun Hämeen tiepiirin oman arvion mukaan tieverkon kunto heikkenee nykyisten toimintalinjojen seurauksena, voidaan arvioida, että nykyiset toimintalinjat eivät tue kokonaisuutena alueiden kehittämiselle asetettuja tavoitteita.

Laajennus- ja uusinvestoinnit

Laajennus- ja uusinvestoinneissa korostuvat alueiden kehittämisen näkökulmasta erityisesti kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutukselle sekä alueiden omien vahvuuksien hyödyntämiselle asetetut tavoitteet. Yleisellä tasolla lienee mahdotonta arvioida, missä tapauksissa ja yleensä missä laajuudessa alueiden kehittämisen tavoitteet (ja niiden konkretisoituminen tieverkon kehittämistarpeiksi) edellyttäisivät uusia tieyhteyksiä tai nykyisten parantamisesta. Tällainen tarkastelu edellyttäisi tieverkkosuunnittelua, jossa arvioitaisiin tieverkon puutteita ja määriteltäisiin toimenpiteitä tieosuuksittain. Tarkastelun tukena voitaisiin käyttää maaseudun toiminnallista jaottelua kaupunkien läheiseen, ydin- ja harvaan asuttuun maaseutuun.

Päätieverkon ja maaseudun perusverkon suhteesta

Käytettävissä oleva informaatio ei anna varmaa pohjaa arvioida päätieverkon ja maaseudun perusverkon rahoituksen suhdetta. Alueiden kehittämisen tavoitteiden näkökulmasta sekä valtakunnallisten että Hämeen tiepiirin linjausten voi katsoa tukevan erityisesti aluekeskusverkon sekä kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutuksen kehittämistä.

Hämeen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan ”liikenteen lisääntyessä sujuvuus heikkenee, mutta tieverkolla on vain vähän ongelmakohteita, joita perustienpidon hankkeilla pystytään parantamaan. Ongelmakohteiden poistamiseen tarvitaan eduskunnan myöntämää kehittämisrahoitusta.” Tästä näkökulmasta voi päätellä, että päätieverkon sujuvuuden puutteilla ei voi perustella resurssien siirtoa maaseudun perusverkolta päätieverkolle. Päinvastaista siirtoa päätieverkolta maaseudun perusverkolle arvioidaan resurssien nollasummapelissä luvussa 7.4.

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus tienpidon tavoitteena

Tienpidon toimenpiteiden painotuksia ja linjauksia perustellaan usein lähtökohtaisesti yhteiskuntataloudellisella tehokkuudella, joka perustuu kustannus-hyötyanalyyysiin. Siihen liittyy keskeisenä vaatimuksena, että sen enempää kustannuksia kuin hyötyjäkään ei lasketa kahteen kertaan. Alueiden kehittämisen näkökulmasta tämä tarkoittaa erityisesti sitä, että on pystyttävä määrittelemään ne kustannukset ja hyödyt, joita ”alueiden kehitykselle” – miten se tulkitaankaan – syntyy, ja sisältyvätkö ne jo aikakustannuksiin. Käytännössä kyse voisi olla esimerkiksi siitä, syntyykö elinkeinotoiminnan edellytysten tai työmatkaliikenteen paranemisesta arvotettavia hyötyjä, jotka olisi sisällytettävä kustannus-hyötyanalyyysiin.

Kustannus-hyötyanalyysi kertoo yleensä vain yhteiskunnan kokonaishyödyn muutoksen. Strategisissa suunnitelmissa tai hankeohjelmissa on kuitenkin oltava kiinnostuneita myös eri väestöryhmiin kohdistuvien vaikutusten ja taloudellisten vaikutusten alueellisista muutoksista.

7.4 Resurssien ”nollasummapeli”

7.4.1 Lähtökohdat

Tarkoituksena on selvittää, mitä tiepiirin toimintalinjojen painotusten muutokset ja vastaavat resurssisiirrot merkitsisivät tieverkon eri osilla. Tarkastelun lähtökohdana on koko Tiehallinnon osalta nykyisen, vuosina 2001 ja 2002 toteutuneen ja vuodeksi 2003 esitetyn rahoitustason toteutuminen. Toisena oletuksena on, että Hämeen tiepiiriin osuus valtakunnallisesta perustienpidon rahoituksesta ei muutu.

Muodostettaessa käsitystä resurssimuutosten vaikutuksista on kuultu ohjausryhmän lisäksi myös keskeisiä Hämeen tiepiirin tienpidon suunnittelun asiantuntijoita.

Tarkastelun taustalla ovat myös seuraavassa esitetyt Hämeen tiepiiriin ja koko Tiehallinnon luvut, jotka kuvaavat rahoituksen painopisteiden muutoksia vuodesta 2001 vuoteen 2006.

Keskeisin ero Hämeen tiepiiriin ja Tiehallinnon valtakunnallisten linjausten keskeisin ero on ylläpidon rahoituksessa. Tiehallinnon TTS lisää resursseja ylläpitoon 50 %; Hämeen tiepiiriin TTS:n mukaan ylläpidon rahoitus lisääntyy 20 %. Tiestön kunnon kannalta tämän arvioidaan merkitsevän sitä, että valtakunnallisen TTS:n mukaan tiestön kunnon heikkeneminen pysäytetään, kun taas Hämeen tiepiiriin TTS:n mukaan tieverkon kunto ei pysy nykyisellä tasolla. Päälystettyjen, huonokuntoisten teiden määrä lisääntyy vuosina 2003-2006 noin 200 kilometriä.

Hoidon osalta valtakunnallisessa TTS:ssa lähdetään siitä, että nykyinen taso voidaan säilyttää kilpailuttamisen ansiosta pienemmin resurssein (-10 %). Hämeen tiepiiriin TTS ei sisällä muutosta hoidon rahoituksen tasossa.

Ylläpidon rahoituksen huomattavasta lisäyksestä johtuen laajennus- ja uusinvestointien rahoitus laskee valtakunnallisen toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan selvästi (-20 %). Hämeen tiepiirissä laajennus- ja uusinvestointien rahoitus laskee vain vähän (-5 %).

Hämeen tiepiiriin toiminta- ja taloussuunnitelmassa laajennus- ja uusinvestoinnit ovat runsaat puolet ylläpidon rahoituksesta, valtakunnallisessa TTS:ssa osuus laskee noin 40 %:in.

7.4.2 Toimintalinjojen muutosmahdollisuuksien arviointi

Hämeen tiepiirin toimintalinjojen mahdollisten muutosten vaikutuksia on arvioitu yhdeksän kysymyksen avulla:

KYSYMYS	"VASTAUS" (perustuen tiepiirin tienpidon asiantuntijoiden näkemyksiin)
Jos Hämeen tiepiiri lisäisi ylläpidon rahoitusta lähemmäksi valtakunnallisen TTS:n linjauksia, ja jos vastaavasti vähennettäisiin laajennus- ja uusinvestointien rahoitusta	
1. miten lisäraha käytettäisiin tehokkaimmin päätieverkon ja maaseudun perusverkon kesken?	Pääteiden kunto on nykyisellään tyydyttävä. Siksi ylläpidon lisärahoitus kohdistuisi käytännössä lähes kokonaan maaseudun perusverkolle.
2. miten lisäraha käytettäisiin tehokkaimmin päätieverkon ja maaseudun perusverkon kesken?	Vrt. edellinen kysymys
3. mitkä tieverkon kuntoa parantavat toimenpiteet olisivat tehokkaimpia alueiden kehittämisen näkökulmasta?	Lisärahoitus käytettäisiin ensisijaisesti maaseudun perusverkon rakenteellisen kunnon parantamiseen. Toimenpiteillä voitaisiin parantaa huonokuntoisia päällysteitä, vähentää siltojen painorajoituksia ja parantaa kelirikkoteitä.
4. minkälaisia ylläpidon toimenpiteitä tehtäisiin päätieverkolla ja maaseudun perusverkolla?	Ks. edellinen kysymys
5. miten laajennus- ja uusinvestoinneista vähennettäisiin "tehokkaimmin" (vähimmin haitoin): minkälaisia investointeja ja paljonko päätieverkolta, paljonko maaseudun perusverkolta?	Laajennus- ja uusinvestointeja tehdään pääasiassa päätieverkolla. Vähennykset kohdistuisivat päätteiden ohituskaistojen rakentamiseen ja ympäristöinvestointeihin (pohjavedensuojaus ja meluntorjunta). Myös päätieverkon taajamajärjestelyistä (kevyen liikenteen yhteydet) vähennettäisiin.
6. mitä vaikutuksia laajennus- ja uusinvestointien rahoituksen vähentämisellä olisi liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisen kannalta?	Asetettuja tavoitteita olisi todennäköisesti vaikeampi saavuttaa kuin nykyisillä toimintalinjoilla. Maaseudun perusverkon kunnon parantaminen nostaisi ainakin jossain määrin nopeuksia. Pääteillä turvallisuustavoitteen saavuttaminen edellyttäisi ainakin kameravalvonnan selvää lisäämistä.
Jos päätieverkon ja maaseudun perusverkon rahoituksen (ylläpito + investoinnit) suhdetta muutettaisiin maaseudun perusverkon suuntaan	
7. mistä vähennettäisiin päätieverkolla ja minkälaisin seurauksin?	Ks. kysymykset 3, 5 ja 6
8. mitkä maaseudun perusverkon kuntoa parantavat toimenpiteet olisivat tehokkaimpia alueiden kehittämisen näkökulmasta?	Teiden rakenteellisen kunnon ja siltojen kunnon parantaminen sekä kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen erityisesti kylien ja koulujen kohdalla

Tieverkko on jo luokiteltu talvihoidon toimintalinjoissa.

9. Onko olemassa alueiden kehittämisen näkökulmasta syitä, joiden perusteella talvihoitoa pitäisi painottaa enemmän maaseudun perusverkon suuntaan?	Tarkasteluissa ei ole tullut esiin perusteita painotusten muutoksiin ja resurssisiirtoihin talvihoidon suuntaan. Maaseudun perusverkon talvihoitoa voidaan parantaa kehittämällä edelleen hoidon tarpeiden tunnistamista.
10. Mistä silloin vähennettäisiin pääteiden talvihoidossa?	Ei perusteita muutoksiin; vrt. kysymys 9

On syytä ottaa huomioon, että tarkastelun lähtökohdista johtuen Hämeen tiepiirin liikkumavara perustienpidon eri tuoteryhmien kesken ei ole kovin suuri. Kun lähdetään (1) vuosien 2002-2006 toiminta- ja taloussuunnitelman rahoitustasosta, käytännössä siis nykyrahoituksesta, (2) hoidon rahoituksen säilyttämistä nykyisellään sekä (3) Tiehallinnon valtakunnallisen toiminta- ja taloussuunnitelman painotuksista, perustienpidon liikkumavaraa voidaan Hämeen tiepiirin osalta kuvata seuraavalla asetelmalla:

	Hämeen tiepiiri – perustienpidon rahoitus (laskennallinen tarkastelu rahoituksesta vuonna 2006)		
	Nykyinen toimintalinja M€	Ylläpitoa painottava toimintalinja M€	Muutos M€
Hoito	25	25	± 0
Ylläpito- ja korvausinvestoinnit	23	27	+4 (+17 %)
Laajennus- ja uusinvestoinnit	11	7	-4 (- 36 %)
Muut perustienpidon menot	10	10	± 0
Yhteensä	69	69	± 0

Jos hoidon rahoitusta vähennettäisiin 10 % kuten Tiehallinnon valtakunnallisissa linjauksissa, vähennys 2 M€ voitaisiin siirtää ylläpito- ja korvausinvestointeihin tai laajennus- ja uusinvestointeihin. Ylläpito- ja korvausinvestointien kokonaisuus 6 M€ merkitsisi 26 %:n muutosta. Laajennus- ja uusinvestointeihin kohdistettuna investointien vähennykseksi jäisi 2 M€ (-18 %).

Tarkastelussa ei ole otettu huomioon sitä, että laajennus- ja uusinvestointien voimakas väheneminen todennäköisesti heijastuisi perustienpidon muihin menoihin, erityisesti maanhankintaan ja suunnitteluun. Siitä johtuen investoinnit eivät todellisuudessa vähenisi aivan niin voimakkaasti kuin taulukossa on esitetty.

8 HÄMEEN TIEPIIRIN TIENPIDON LINJAUSTEN MUUTOSTARPEET

Lähtökohtana muutostarpeiden arvioinnissa kuten edellä "nollasummapelissäkin" on perustienpidon nykyinen rahoitustaso. "Nollasummapelin" tulokset erityisesti tiepiirin liikkumavaran ja muutosten vaikutusten näkökulmasta on otettu huomioon tiepiirin linjausten muutostarpeita arvioitaessa.

1. Maaseutua painottavat valtakunnalliset alueiden kehittämisen tavoitteet ja linjaukset perustelevat tarvetta siirtää **resursseja laajennus- ja uusinvestoinneista ylläpito- ja korvausinvestointeihin** tieverkon kunnon parantamiseksi. Pääteiden kunto on tällä hetkellä tyydyttävä, joten lisäresurssit kohdistuisivat maaseudun perusverkolle. Ylläpidon toimenpiteillä voitaisiin parantaa huonokuntoisia päällysteitä, vähentää siltojen painorajoituksia ja parantaa kelinrikkoteitä.
2. Hämeen tiepiirin **liikkumavara tienpidon tuoteryhmittäin tarkasteltuna on suhteellisen vähäinen**. Vaikka suhteelliset muutokset voivatkin tuoteryhmittäin olla huomattavia, absoluuttiset muutokset ovat erityisesti jo nyt alhaisella tasolla olevissa laajennus- ja uusinvestoinneissa melko vähäisiä. Vähennyksessä on kyse 4-5 miljoonasta eurosta; laajennus- ja uusinvestointien nykyinen taso on runsaat 10 miljoonaa euroa vuodessa. Toisaalta alhainen laajennus- ja uusinvestointien taso merkitsisi sitä, että perustienpidon rahoituksella pystyttäisiin toteuttamaan vain pienimittakaavaisia hankkeita.
3. Laajennus- ja uusinvestoinnit kohdistuvat nykyisin pääosin päätieverkolle. Siksi myös **laajennus- ja uusinvestointien vähennyksiä on tarkasteltava ensisijaisesti pääteihin kohdistuvina**. Tiehallinnolle asetetut liikenneturvallisuustavoitteet ohjaavat sujuvuustavoitteiden ohella pääteiden laajennus- ja uusinvestointeja. **Vähennykset kohdistuisivat sen vuoksi pääteiden ohituskaistojen rakentamiseen ja ympäristöinvestointeihin** (pohjavedensuojaus ja meluntorjunta). Myös päätieverkon taajamajärjestelyistä (kevyen liikenteen yhteyksistä) vähennettäisiin.
4. Resurssien siirto laajennus- ja uusinvestoinneista merkitsee sitä, että **kaupunkien läheisen maaseudun investointitarpeita on nykyistä vaikeampi ottaa huomioon**. Työssäkäyntialueiden toimivuutta sekä maaseudun ja kaupunkien välistä vuorovaikutusta painottavat alueiden kehittämisen tavoitteet edellyttäisivät kuitenkin, että myös tällaiset investointitarpeet voitaisiin ottaa huomioon.
5. Tieverkon kuntoa parantavat toimenpiteet kohdistuvat sekä kaupunkien läheiselle että muulle maaseudulle. Ylläpito- ja korvausinvestointeja ohjelmoitaessa joudutaan tekemään valintoja mm. päällysteiden, siltojen ja kelinrikkokorjausten kesken. Näiden **toimenpiteiden keskinäinen painotus ei ole kuitenkaan johdettavissa alueiden kehittämisen tavoitteista ja linjauksista**. Näissä valinnoissa on annettava erityistä painoa maan kunnan liittojen sekä seutukuntien kannanotoille ja linjauksille.

Tiepiirin linjausten mukaan sorateitä päällystetään vain "liikenteellisesti ja verkollisesti merkittävässä tapauksissa". Jatkossa on arvioitava, mitkä

ovat "liikenteellisesti ja verkollisesti merkittävien" sorateiden, käytännössä vain yhdysteiden, kriteerit maaseudun kehittämisen näkökulmasta.

6. **Tieverkon hoidon linjauksissa ei ole todettu alueiden kehittämisen näkökulmasta muutostarpeita.** Tieverkon hoitoa edelleen kehittämällä voidaan maaseudun kylien, koulujen ja muiden toimintojen erityisiä tarpeita ottaa huomioon tyydyttävän palvelutason saavuttamiseksi.

Selvitys on osoittanut tarpeen vahvistaa tiepiirin ja maakunnan liittojen sekä seutukuntien yhteistyötä maaseudun perusverkkoon liittyvissä kysymyksissä.

Edellä olevat tarkastelut on tehty työlle määriteltujen lähtökohtien mukaisesti alueiden kehittämisen näkökulmasta maaseutua painottaen. Muita Tiehallinnon toimintaa ohjaavia keskeisiä näkökulmia ovat liikenteen sujuvuus (palvelutaso), liikenneturvallisuus ja ympäristö. Näiden näkökulmien yhteensovittaminen on Tiehallinnon strategisen suunnittelun tehtävä.

KIRJALLISUUS

Lainsäädäntö, päätökset ja selonteot

Alueiden kehittäminen. Hallituksen esitys 19.4.2002 alueiden kehittämislain ja asetuksen uudistamista. ALUS-lakityöryhmän mietintö. Aluekehitysosaston julkaisu 2/2002. Sisäasiainministeriö. 12.2.2002.

Alueiden kehittämisestä annetun lain tavoitteiden toteutuminen; valtioneuvoston selonteko eduskunnalle (1997)

Aluekehityslaki (602/2002)

Aluekeskusohjelma (sisäasiainministeriön päätös 6.11.2000)

Laki alueiden kehittämisestä (1135/1993, muutettu 1997 ja 2001)

Maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999)

Suomen Kuntaliiton hallituksen kannanotto alueellisen kehityksen lähtökohdista (2000)

Tasapainoisen kehityksen Suomi 2015; valtioneuvoston tulevaisuusselonteko eduskunnalle (2001)

Valtioneuvoston periaatepäätös ekologisen kestävyys edistämisestä (1998; Hallituksen kestävä kehityksen ohjelma)

Valtioneuvoston periaatepäätös maaseutupoliittisiksi linjauksiksi vuosille 2001-2004 (2001)

Valtioneuvoston päätös alueiden kehittämisestä annetun lain mukaisesta tavoiteohjelmasta (2000)

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (2000)

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (2000)

Maakunnan liittojen suunnitelmat ja ohjelmat

Hämeen strateginen maakuntasuunnitelma ja aluekehittämisohjelma 1997 (Hämeen liitto)

Hämeessä toimeen tartutaan – Hämeen maakuntasuunnitelma 2020 (Hämeen liitto)

Pirkanmaan maakuntaohjelma 2001+ (2001)

Pirkanmaan maakuntasuunnitelma 2001+ (2000)

Pirkanmaan 3. seutukaavan selostus (1997)

Päijät-Hämeen maakuntastrategia 2001, versio 1.0

Päijät-Hämeen seutukaavojen tavoitteet 1994 (1995*A100)

Tienpidon suunnittelu ja ohjaus

Hämeen tiepiirin tienpidon toimintalinjat v. 2015 (2001)

Hämeen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma (TTS) 2002-2006 (2002)

Kohti älykästä ja kestävää liikennettä (LVM 2000)

Laki Tiehallinnosta 568/2000

Laki yleisistä teistä 243/1954

Liikenne- ja viestintäministeriön toiminta- ja taloussuunnitelma (TTS) 2003-2006 (2001)

Talvihoidon toimintalinjat (Tiehallinto 2001)

Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma (TTS) 2003-2006 (2001)

Tienpidon linjaukset 2015 (Tiehallinto 2000)

Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta (2001)

Muu kirjallisuus

Mikkola, Kati (2000) Alueellinen tasa-arvoisuus tienpidon tavoitteena. Hämeen tiepiiri. Tampere.

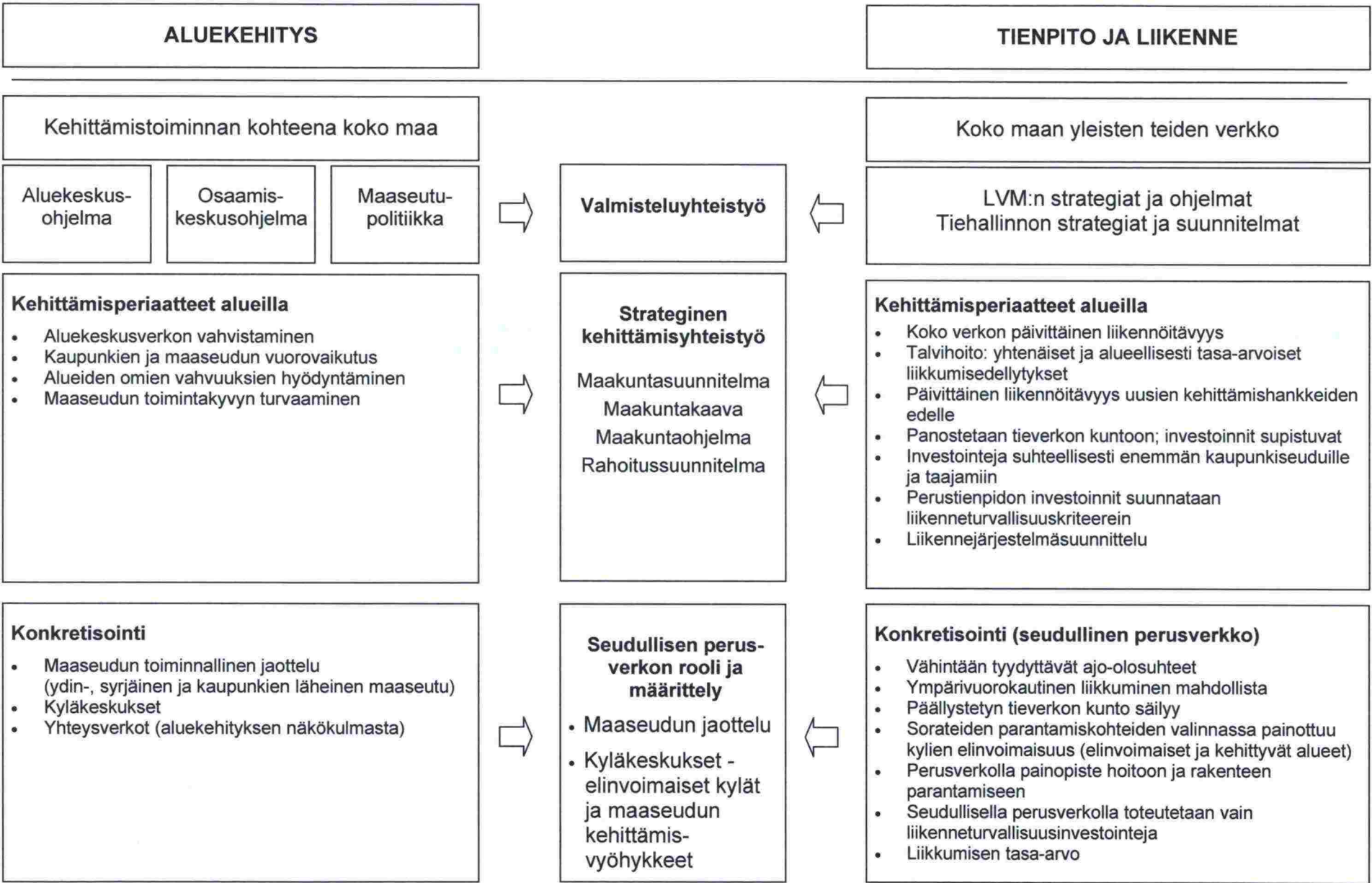
Joutsensaari, Jarmo (1999) Liikenneinfrastruktuurin pito liikenteen kysyntää vastaavalla tavalla. TTKK, liikenne- ja kuljetustekniikka. Tutkimuksia 34. Tampere.

Vepsäläinen, Mia & Hiltunen, Mervi Johanna (2001) Liikkumisen arkea muu-Suomessa. Liikenteen ja tienpidon sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo. Joensuun yliopisto julkaisuja No 9 2001. Joensuu.

Liikkumisen sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo. Esiselvitys tutkimus- ja kehittämistarpeista. Liikenne- ja viestintäministeriö B 3/2001. Helsinki.

Liikkumisen sosiaalinen tasa-arvo. Esiselvitys. Tiehallinnon selvityksiä 24/2001. Helsinki.

Väylät 2030. Väestön ja elinkeinoelämän haasteet liikenneväylien pidolle. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmia ja strategioita 1/2002. Helsinki.



ISSN 1457-9871
ISBN 951-726-927-7
TIEH 3200774